الوجيز
في القانون البحري
وفقاً للأنظمة المقارنة



الدكتور
محمد نصر محمد



الوجيز

في

القانون البحري

وفقاً للأنظمة المقارنة

الوجيز
في
القانون البحري

وفقاً للأنظمة المقارنة

الدكتور

محمد نصر محمد

2012م/1433هـ

مكتبة
القانون والاقتصاد
الرياض

ح مكتبة القانون والاقتصاد، 1432 هـ

فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

محمد، محمد نصر

الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة./ محمد نصر محمد.- الرياض، 1432 هـ

.. ص ؛ .. سم

ردمك: 6 - 5 - 90258 - 603 - 978

1 - القانون البحري أ. العنوان

ديوي 341.44 1432/9047

رقم الإيداع: 1432/9047

ردمك: 6 - 5 - 90258 - 603 - 978

الطبعة الأولى

1433 هـ/2012 م





المملكة العربية السعودية - الرياض - العليا - ص.ب 9996 - الرياض 11423

هاتف: 4623956 - 2791158 - فاكس: 2791154 - جوال: 0505269008

www.yafoz.com.sa

info@yafoz.com.sa

بسم الله الرحمن الرحيم

الإهداء

إلي كل من أضاء بعلمه عقل غيره

أو هدى بالجواب الصحيح حيرة سائليه

فأظهر بسماحته تواضع العلماء

وبرحابته سماحة العارفين

المقدمـــة

منذ أن ركب الإنسان البحر ، بدأ يكتشف الأهمية التي تتمتع بها البحار ، حيث إنها تشكل طرق لاتصال القارات بعضها ببعض ، لذلك فقد أصبحت ذات أهمية كبيرة بالنسبة للمواصلات بين دول العالم ، وقد استفادت الدول الاستعمارية القديمة من البحار لخدمة مصالحها التوسعية ، فأستعمرت البلدان بواسطة أساطيلها التي كانت تجوب البحار .

ولكن البحار لا تستخدم كطرق مواصلات للأساطيل الحربية للدول الاستعمارية فقط ، وإنما تستخدم كطرق مواصلات للسفن التجارية التي تنقل البضائع من دولة الى أخرى ، فنجد أن البحار في الوقت الحاضر تستحوذ على نسبة كبيرة من المبادلات التجارية بين الدول .

وبالإضافة الى أهمية البحار كطرق للمواصلات فإن لها أهمية أخرى تكمن في الثروات الموجودة فيها ، سواء أكانت هذه الثروات حيوانية أم ثروات معدنية .

ولقد أدى التطور والتقدم العلمي الى انتشار التجارة وزيادة المبادلات التجارية بين الدول ، حيث بنيت السفن الضخمة التي تستطيع أن تحمل آلاف الأطنان والمزودة بأحدث التقنيات العلمية سواء من ناحية الآلات والمحركات المستخدمة في تسيير هذه السفن أو من حيث الاتصالات بين هذه السفن والمراكز الأرضية .

ونتيجة لهذا التطور،ازدادت وتشعبت العلاقات بين المشتغلين في

التجارة البحرية ، لذلك قامت الدول بوضع التقنينات البحرية التي تنظم العلاقات التي تنشا بين أصحاب العلاقة التي لها صلة بالسفينة ، كعلاقة المجهز بالربان أو علاقة الربان بالعاملين الآخرين على السفينة أو الإرشاد البحري أو عقد العمل البحري أو عقد النقل البحري ، وهذا يدل على أهمية الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة وتشجيع الدول لأساطيلها التجارية .

وسنقوم بتقسيم هذا الكتاب الى ستة أبواب ، نخصص الباب التمهيدي للتعريف بالقانون البحري ونشأته وتطوره ومصادره وأنواع الملاحة ، ونخصص الباب الأول لواسطة أو أداة النقل البحري الا وهي السفينة والباب الثاني لأشخاص السفينة ، ونفرد الباب الثالث لعقد النقل البحري ، والرابع للأخطار البحرية ، والخامس للتأمين البحري .

الباب التمهيدي

سنحاول في هذا الباب أن نعرف القانون البحري ، ثم ندرس نشأته وتطوره ، وكذلك المصادر التي يستقي منها قواعده والاتجاهات الجارية لتوحيد هذه القواعد ، وكذلك سندرس موضوع القانون البحري[1] أو مجال تطبيقه ، لذلك سنقسم هذا الباب الى ثلاثة فصول :

الفصل الأول : التعريف بالقانون البحري وتطوره .

الفصل الثاني : مصادر القانون البحري .

الفصل الثالث : موضوع القانون البحري .

---

(1) وقد صدر قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة 1990م. باسم الشعب رئيس الجمهورية قرر مجلس الشعب القانون الآتي نصه ، وقد أصدرناه : قرر مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحري المرافق ، ويلغى قانون التجارة البحري الصادر في 13نوفمبر سنة 1883م.

المادة الأولى يحدد رئيس الجمهورية بقرار منه الوزير المختص والجهة الإدارية المختصة فى تطبيق أحكام القانون المرافق .

المادة الثانية ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ، ويعمل به بعد ستة أشهر من تاريخ نشره . يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وينفذ كقانون من قوانينها ، صدربرئاسة الجمهورية فى 26 رمضان سنة 1410 هـ ، الموافق 22 إبريل سنة 1990 .

الفصل الأول

التعريف بالقانون البحري وتطوره

القانون البحري كغيره من القوانين له قواعده التي تنظم أشخاصه وله نشأته الخاصة به ، وقد تطور منذ أن نشأ قبل أكثر من ثلاثة الآف سنة ، ولذلك سنحاول في هذا الفصل التعرف على تلك المسائل من خلال تقسيم هذا الفصل الى مبحثين ، نوضح في الأول التعريف بالقانون البحري ، وفي المبحث الثاني ، نوضح نشأة وتطور القانون البحري .

المبحث الأول

التعريف بالقانون البحري

يعرف القانون البحري بأنه:«مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات الخاصة الناشئة عن إستغلال السفن في الملاحة البحرية[1] « .

والقانون البحري بالمعنى الواسع يشمل وفقاً للتقسيم التقليدي لفروع القانون (القانون العام البحري) و (القانون الخاص البحري) .

أولاً . والقانون العام البحري يشمل الفروع التالية :.

1. القانون الدولي البحري، وهو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات البحرية الدولية، سواء في زمن السلم أو زمن الحرب، ويتضمن المسائل المتعلقة بحرية الملاحة في البحار، البحر الاقليمي والامتداد القاري، أعالي البحار، تنظيم المواصلات الدولية، الحصر البحري، والغنائم البحرية.

2. القانون الإداري البحري، وهو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات بين الأشخاص المشتغلين بالملاحة من جهة وبين الإدارة من جهة أخرى، كالقواعد الخاصة بسلامة السفن وقواعد تسجيلها ،مؤهلات الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين، ونظم الإرشاد، الإجراءات الصحية والإدارية التي يتعين مراعاتها في السفينة.

3. القانون الجنائي البحري، وهو مجموعة القواعد التي تحدد الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية، فهذه القواعد تحدد نوع الجريمة وكيفية فرض العقاب، مثل الجرائم التي ترتكب بالمخالفة لأحكام تسجيل

---

(1) علي البارودي . مبادىء القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية . 1983م، ص 10 ، محمود سمير الشرقاوي . القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة . 1993م، ص 4 .

السفن، الجرائم التي وردت في القانون رقم 18 لسنة 1992م[1] من القانون الليبي في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

4. القانون المالي البحري، وهو مجموعة القواعد التي تحدد الضرائب والرسوم بالنسبة للسفن في الموانئ، وطرق تحصيلها.

ثانياً: القانون الخاص البحري:

وهو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الاستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات بين أشخاص هذا الاستغلال سواء بين الأفراد فيما بينهم أو بينهم وبين الدولة بأعتبارها شخص خاص ، ويتفرع القانون الخاص البحري الى القانون الدولي الخاص البحري ، والقانون التجاري البحري.

1. القانون الدولي الخاص البحري ينظم العلاقات القانونية البحرية التي يدخل في عناصرها طرف أجنبي ، ويبحث هذا الفرع في مسائل تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقات القانونية البحرية.

2. القانون التجاري البحري فهو ينظم القواعد القانونية التي تنظم أمور التجارة البحرية ، وبصفة خاصة ما يتعلق منها بعقود بناء

---

(1) مادة 98 ق ت م.

1- إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان - إلى حين وصول السلطات المختصة - جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التى لا تحتمل التأخير ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى إثبات الجريمة

2 - ويحرر الربان تقريرا بالاجراءات التى اتخذتها ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصري .

مادة 99:

1- يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتجبه على الغير حسن النية. ويمارس الربان السلطات التى يقررها له القانون قبل من له مصلحة فى السفينة أو الشحنة.

السفن وبيعها وتأجيرها ورهنها واستغلالها في نقل الأشخاص أو البضائع ، والتأمين عليها أو على ما تحمله من بضائع أو أشخاص والقواعد التي تحكم الحوادث البحرية والمساعدة والإنقاذ والخسائر المشتركة ... الخ ، والقانون التجاري البحري هو موضوع دراستنا فهو مجموعة القواعد التي تبرز في ميدان التجارة ، لذلك إذا ورد مصطلح القانون البحري مجرداً فإن المعنى ينصرف الى القانون التجاري البحري .

ورغم أن القانون التجاري يعتبر في مادته الخامسة كل العمليات المتعلقة بالملاحة البحرية من الأعمال التجارية ، إلا إن القانون البحري لا يعتبر فرعاً من القانون التجاري ، بل هو يتمتع بذاتية خاصة وكيان مستقل عن القانون التجاري ، ذلك أن القانون البحري لا يقتصر على الملاحة التجارية وحدها ، وإنما تمتد قواعده الى أنواع الملاحة البحرية الأخرى كملاحة الصيد أو ملاحة النزهة .

كذلك فإن القانون البحري يتضمن أنظمة وقواعد لا يوجد لها مثيل في القانون التجاري ، فالتأمين كان خاصاً بالقانون البحري وحده نظراً للمخاطر الجسيمة التي كانت تحيط بالملاحة البحرية ، وحتى بعد أن عرف التأمين البري ، لا يزال التأمين البحري محتفظاً بخصائصه الأصلية وأهمها التخلي للمؤمنين (الترك)[1] .

ومن الأنظمة الأخرى مثلاً ، نظام الخسائر العمومية أو المشتركة ، المسئولية المحدودة لمالك السفينة ، إستخدام رجال البحر وحقوق البحارة وغيرها .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية . 1983م . ص 7 .

المبحث الثاني

نشأة وتطور القانون البحري

عرف الإنسان الملاحة البحرية منذ قرون بعيدة ، فقد كان النقل البحري ولا يزال الوسيلة الرئيسة في المبادلات التجارية الدولية، وقد تطور القانون البحري تبعاً لتطور وسيلة الملاحة البحرية الا وهي السفينة .

وقد جرى الفقهاء على تقسيم تاريخ القانون البحري إلى ثلاثة عصور مرت بها قواعد القانون البحري منذ نشأتها منذ أكثر من ثلاث الآف سنة، وهذه العصور هي العصور القديمة، العصور الوسطى، والعصور الحديثة.

1- العصور القديمة:

يرجع الكتاب نشأة القانون البحري الى القواعد والعادات التي تكونت خلال العلاقات البحرية بين مصر وكريت وقبرص منذ ما يقرب عشرين قرناً قبل الميلاد ، إلا أنه لم يصل شيء من هذه القواعد والعادات[1].

وقد ذهب قسم من الكتاب الى أن البابليين قد عرفوا عقد القرض البحري سواء على السفينة أو على البضاعة ، إذ ورد في قانون حمورابي عام 2250 قبل الميلاد نص يتضمن في شكل بدائي العناصر الجوهرية لهذا العقد، ويعتبر هذا العقد أصل التامين البحري[2].

وقد أعقب ذلك الفينيقيون منذ أحد عشر قرناً قبل الميلاد، حيث نالوا شهرة عظيمة بأسطولهم البحري والتجاري في البحر الأبيض المتوسط، فأقاموا الموانئ والمتاجر في جميع بلاد البحر الأبيض المتوسط وعلى الأخص في جزيرة (رودس وقرطاجنه)، وقد أوجد الفينيقيون قاعدة طرح البحر (الرمي في البحر) وهي الأصل التاريخي لقاعدة الخسائر البحرية المشتركة ، وهذه القاعدة تقضي ، أنه إذا رميت بضاعة أحد الشاحنين في البحر لإنقاذ

(1) أنظر: مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 13، علي البارودي . مرجع سابق، ص 9.

(2) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق ، ص 9 .

السفينة من الغرق وذلك بتخفيف حمولتها ، فإنه يجب على مجهز السفينة وبقية الشاحنين في هذه الحالة تعويض صاحب البضاعة التي القيت في البحر .

أما الإغريق فإن دورهم كان كدور الفينيقيين ، فقد برعوا في التجارة البحرية بسبب تكوين بلادهم الجغرافي ، فأنشئوا الثغور والموانئ ، وقد عرفوا نظام المخاطرة الكبيرة ، ومضمون هذا النظام ان شخصاً ما يقرض الربان المبلغ اللازم للرحلة البحرية ، حتى إذا وصلت السفينة سالمة استرد المقرض مبلغ القرض واشترك في الأرباح البحرية ، أما إذا غرقت السفينة فإن المقرض يفقد مبلغ القرض مع الفائدة ، وقد تأثر الإغريق في ذلك بالعرف الذي ساد جزيرة رودس فيما يتعلق بالتجارة البحرية ، والذي أرسى قواعده الفينيقيون .

ولم يضيف الرومان الى هذه الأعراف البحرية القديمة إلا فكرة النيابة التي أمكن بمقتضاها لمن يتعامل مع الربان أن يطالب مجهز السفينة مباشرة ، لأن الربان نائبه[1] . كما أنهم نقلوا عقد القرض البحري ، ونظام الرمي في البحر عن الإغريق .

2- العصر الإسلامي

لقد أقام المسلمين من القرن الثامن الميلادي سوق اقتصادي جديد عبر العالم الإسلامي الذي أمتد من المحيط الهندي الى المحيط الأطلسي، ويلاحظ أن الظروف داخل العالم الإسلامي كانت ملائمة لقيام الأنشطة الاقتصادية المختلفة، فقد سادت في داخل العالم الإسلامي حرية إنتقال الأشخاص والأموال، وعندما أنضمت إسبانيا وصقلية للعالم الإسلامي، أرتبطت بتجارة المسلمين التي كانت مزدهرة في ذلك الوقت [2].

ويظهر تاثير قواعد الشريعة الإسلامية على المجموعات البحرية التي تعتبر المصدر الأساسي لقواعد القانون البحري المعاصر، كمجموعة

---

(1) علي البارودي. مرجع سابق،ص 9 .

(2) مصطفى محمد رجب. القانون البحري الإسلامي، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 1990م، ص9

اوليرون وقنصلية البحر ، فهذه المجموعات تتضمن قواعد قانونية مماثلة لقواعد الشريعة الإسلامية التي طبقت منذ القرن الثامن الميلادي في العالم الإسلامي [1] .

كما يظهر تأثير الحضارة الإسلامية أيضاً في المجال اللغوي ، فكثير من الالفاظ البحرية التجارية التي تستعمل الآن في اللغات الاوربية هي من أصل عربي ، كلفظ Avarie الذي هو مشتق من الكلمة العربية «العوارية»، وهذه الكلمة دخلت الى اللغة الإيطالية في العصور الوسطى عن طريق التجارة ومنها انتقلت الى بقية اللغات الاوربية .

وقد تم تأليف العديد من الكتب التي تخص الرحلات البحرية والسفينة قام بتأليفها الرحالة والكتاب المسلمين ، ومن هذه المؤلفات كتاب أحكام السفينة والنوتي من تأليف الفقيه ابي القاسم خلف بن أبي فراس رحمه الله، وهو من فقهاء المالكية عاش في القرن السابع الهجري وأوائل القرن الثامن، وقد تعرض في كتابه هذا لكل ما يتعلق باستغلال السفينة، سواء أكانت مملوكة ملكية فردية أو ملكية شائعة أو كان المالك هو المجهز أو كان المجهز غير المالك [2]، أو كان المجهز مديراً، وكذلك لأحكام المسئولية ومدى ضمان مالك السفينة للأضرار التي تصيب الراكبين والشاحنين في انفسهم وامتعتهم ، كما تعرض لنظام الإلقاء في البحر والخسائر المشتركة الناتجة عن التصادم أو الجنوح، وشروط حجية وبطلان العقود البحرية التي يبرمها الشاحنون مع النوتي في نقل بضائعهم، والعوارض التي تعترض تلك العقود

---

(1) مصطفى محمد رجب . مرجع سابق . ص 19 .

(2) مادة 18ق ت م

1 – يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع ما لم ينص القانون على غير ذلك .

2 – وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص فى السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى .

3 – ويجوز لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على القرار ، الطعن فيه خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وللمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغاؤه ، ولا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار الا إذا أمرت المحكمة بذلك .

من بطلان وفسخ ومدى التزام الشاحنين بدفع أجرة النقل ، كما تعرض للحوادث البحرية والقوة القاهرة التي تؤثر على تنفيذ العقد [1] .

3- العصور الوسطى:

وقد تطورت قواعد القانون البحري خلال العصور الوسطى أثر تدوينها في مجموعات شهيرة ، حيث ازدهرت الملاحة البحرية خلال هذه الفترة نتيجة لإزدهار التجارة في المدن الإيطالية وقيام الحروب الصليبية بين العرب والأوربيين ، حيث كان يتم نقل الجنود والمؤن بين غرب البحر الأبيض المتوسط وشرقه . وأشهر هذه المجموعات هي :.

أ . مجموعة قواعد اوليرون ، وهي ترجع الى القرن الثاني عشر وهي تشتمل على الأحكام البحرية الصادرة عن القضاء البحري في الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسي ، ويعتقد أن هذه التسمية نسبة الى جزيرة اوليرون التي كانت فيها محكمة بحرية تم تدوين أحكامها .

ب . مجموعة قنصلية البحر ، وترجع الى القرن الرابع عشر ، وسميت بهذا الاسم نسبة الى محكمة بحرية تحمل هذا الأسم في برشلونة .

ج . مجموعة مرشد البحر ، وترجع الى القرن السادس عشر ، وقد وضعت في مدينة روان بشمال فرنسا ، وتشتمل على أحكام تفصيلية للتأمين البحري .

4- العصور الحديثة:

شهدت العصور الحديثة تطور الملاحة البحرية وإزدهارها ، فظهرت الحاجة الى تقنين قواعد القانون البحري، ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها،فظهر أول قانون بحري فرنسي في عهد لويس الرابع عشر سنة 1681م، وقد استمد أحكامه من العادات والأعراف البحرية. وفي سنة 1807م صدر القانون التجاري الفرنسي، وتضمن الكتاب الثاني من القانون، قواعد التجارة البحرية، وقد كان لهذا القانون تأثيره الكبير في البلاد الأخرى ومنها مصر

(1) عبد الفتاح مراد . أصول القانون البحري، 1993م، ص 17 .

التي أصدرت قانون التجارة البحري سنة 1883م وهو صورة طبق الأصل من الكتاب الثاني من القانون التجاري الفرنسي .

وقد صدر القانون البحري الليبي في 1953/2/28م مستوحياً أحكامه من مشروع قانون التجارة البحري المصري ، وقد تضمن تقنيناً لأحدث المعاهدات البحرية الدولية التي ظهرت حتى ذلك التاريخ ، وقد شهدت الجماهيرية العربية الليبية ثورة تشريعية في مجال القانون البحري ، والتي نظمت كثير من الجوانب التي غفل قانون سنة 1953م عن تنظيمها ، كما إنضمت الجماهيرية الى الكثير من المعاهدات الدولية البحرية ، وعدت هذه المعاهدات جزء من تشريعاتها الوطنية

الفصل الثاني

مصادر القانون البحري

لا تختلف مصادر القانون البحري عن مصادر القوانين الأخرى ، حيث تنقسم هذه المصادر الى قسمين رئيسيين ، مصادر ملزمة (رسمية) وتنحصر في مصدرين هما التشريع والعرف ، ومصادر تفسيرية وتشمل أحكام المحاكم وآراء الفقهاء .

وحيث إن الملاحة البحرية ذات طبيعة دولية في الغالب من الحالات،لذلك اتجهت الدول منذ أواخر القرن التاسع عشر الى محاولة توحيد قواعد القانون البحري، وعلى هذا الأساس سوف نقوم بتقسيم هذا الفصل الى ثلاثة مباحث، نخصص الأول للمصادر الملزمة (الرسمية)، ونخصص الثاني للمصادر التفسيرية، أما المبحث الثالث فنخصصه لتوحيد قواعد القانون البحري.

المبحث الأول

المصادر الملزمة

ويمكن تقسيم هذه المصادر كما ذكرنا سابقاً الى مصدرين هما التشريع والعرف.

1- التشريع:

يعتبر التشريع أهم مصادر القانون البحري، والقاضي يجب أن يرجع اليه قبل غيره من المصادر الأخرى، ولا يقصد بالتشريع، نصوص القانون فحسب، بل يشمل أيضاً، نصوص التشريعات البحرية الأخرى اللاحقة لهذا القانون أو التي تصدر مكملة أو معدلة له. وقد صدر في ليبيا القانون البحري في 1953/2/28م، وقد تضمنت نصوصه أحكام غالبية المعاهدات البحرية الدولية التي صدرت في حينه.

ويتضمن هذا القانون (385) مادة موزعة على تسعة أبواب، تناولت السفن، الامتيازات والتأمينات والتصرف في السفن وحجزها، أصحاب السفن ومجهزيها، الربان، تنظيم العمل البحري، إيجار السفينة وعقد النقل، الأخطار البحرية، عقود الاستقراض الجزافي، الضمان.

وقد صدرت عدة تشريعات بحرية أخرى، مثل القانون رقم 81 لسنة 1970م بشأن الموانئ، والقانون رقم 82 لسنة 1970م في شأن المؤسسة العامة للموانئ والمنائر، والقانون رقم 50 لسنة 1971م في الجواز البحري، والقانون رقم 56 لسنة 1974م في شأن الانضمام لمعاهدة جنيف لسنة 1936 الخاصة بمؤهلات ربابنة السفن وضباطها ومهندسيها، والقانون رقم 66 لسنة 1974م بشأن مؤهلات الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية والمرشدين في الموانئ والممرات البحرية، والقانون رقم 62 لسنة 1976م بشأن تعديل بعض أحكام القانون البحري لسنة 1953م، والقانون رقم 18 لسنة 1992م بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن وغيرها.

كما توجد بجانب القانون البحري ، نصوص القانون التجاري ونصوص القانون المدني باعتباره الشريعة العامة الواجبة التطبيق في حالة عدم وجود نص خاص في القانون البحري، وقد أشارت المادة 384 من القانون البحري الى هذا المعنى، حيث نصت على أنه:«تطبق أحكام هذا القانون والعرف الخاص بالملاحة البحرية، وإذا لم يتوافر نص أو إنعدم ما يطبق قياساً، طبقت أحكام القانون المدني والقانون الدولي، ويقصد المشرع بالقانون الدولي في هذا الصدد، المعاهدات البحرية الدولية».

2- العرف والعادات:

أ - العرف:

ويقصد بالعرف مجموعة القواعد غير المكتوبة التي يلتزم بها الأفراد نتيجة استقرارها في نفوسهم فترة من الزمن، والقانون البحري كما هو معروف قد نشأ على شكل قواعد عرفية، ويتعين على القاضي أن يطبق العرف إذا لم يجد نصاً تشريعياً يطبقه على النزاع المعروض أمامه.

وقد بقي للعرف قوته وأهميته رغم تقنين قواعد القانون البحري ، غير أن العرف إنحدر الى المرتبة الثانية بعد أن كان في المرتبة الأولى، فأصبحت النصوص التشريعية هي التي يعمل بها أولاً، ولا يلجأ القاضي الى العرف إلا في حالة عدم وجود نص تشريعي.

ورغم أنه يشترط في العرف أن لا يخالف قاعدة قانونية آمرة ، إلا أنه لوحظ أن العرف في بعض الأحيان قد يلغي نص تشريعي قائم، من ذلك أن العرف البحري قد جرى على تحرير سند الشحن من نسختين على خلاف ما نصت عليه المادة 200 من القانون البحري الليبي من وجوب كتابة سند الشحن من ثلاث نسخ على الأقل.

ب- العادات البحرية:

والعادة هي قاعدة تواتر إتباعها دون أن تصل الى قوة الإلزام ، وتستمد

قيمتها القانونية من إتجاه إرادة الأطراف الأخذ بها صراحة أو ضمناً[1] .

والعادة البحرية أما أن تكون دولية يعمل بمقتضاها في البلاد البحرية المختلفة ، وأما أن تكون عامة تسري في كل موانئ الدولة ، وأما أن تكون محلية يجري إتباع حكمها في ميناء معين .

وكثيراً ما يحيل المشرع الى حكم العادة ، من ذلك أنه في حالة عدم الاتفاق في عقد النقل البحري على ميعاد معين للشحن أو التفريغ ، فإنه يجري إتباع حكم العادة في الميناء .

(1) مصطفى كمال طه ـ مرجع سابق، ص 18 .

المبحث الثاني

المصادر التفسيرية

وهذه المصادر لا تلزم القاضي ، وإنما يسترشد بها على سبيل الاستئناس ، وهي أحكام القضاء وآراء الفقهاء .

1- القضاء:

إن للقضاء البحري دور كبير في ترسيخ القواعد أو استنباطها أو إظهار القواعد العرفية المتناثرة ، ولذلك أسهم القضاء في خلق قواعد تنظم النشاط التجاري البحري، وتصدر عن بعض المؤسسات الدولية دوريات تتضمن أحكام المحاكم فيما يتعلق بالتجارة البحرية[1] .

ولا يقصد بالقضاء، كمصدر من مصادر القانون البحري، قضاء المحاكم الوطنية فقط، بل القضاء الأجنبي، نظراً لما يتسم به القانون البحري من صفة دولية واضحة .

2- الفقه:

يقوم الفقهاء بدور كبير في توضيح وتفسير أحكام القانون البحري ، والقضاء يستعين دائماً بآراء الفقهاء في الأحكام التي تصدر عنه ، وفي كثير من الأحيان تكون آراء الفقهاء هادياً للمشرع في وضع القواعد القانونية .

(1) ففي فرنسا تصدر مجلة القانون البحري الفرنسي ، وظهرت ابتداءً من عام 1949م ، وهي لا تزال مستمرة في الصدور شهرياً ويشار اليها بالحروف D ، M ، F وهي مختصر Droit Maritime Francais أما في إنجلترا فهناك مجموعة اللويدز Lloyds وقد أنشئت عام 1919م وهي مستمرة في الظهور لحد الآن .

المبحث الثالث

توحيد قواعد القانون البحري

إن قواعد القانون البحري كانت منذ القدم قواعد ذات صفة دولية ، حيث كانت عرفاً مطبقاً على البحار دون اختلاف كبير ، ولكن حركة التقنين التي سادت العالم منذ القرن السابع عشر ، أدت الى إعطاء قواعد القانون البحري صبغة إقليمية تختلف من دولة الى دولة ، حيث أصبح لكل دولة تشريعاتها وأعرافها الخاصة بها .

ولما كانت الملاحة البحرية ذات طبيعة دولية في أغلب الأحيان ، فإن مشكلة تنازع القوانين تكون هي النتيجة الحتمية لمثل هذا الاختلاف في النظم البحرية ، وقد ذهب أغلب الفقهاء الى الأخذ بقاعدة الإسناد التي تطبق قانون العلم الذي ترفعه السفينة لحل معظم حالات التنازع .

ولكن هذا الاتجاه لم يسلم من النقد ، فهو لا يسمح في كثير من الأحيان بمعرفة القانون الذي سيحكم العلاقة القانونية من البداية ، كما أنه لا يمكن أن يحل التنازع إذا دخلت سفن مختلفة الجنسية في العلاقة ، كما هو الحال في التصادم والمساعدة البحرية .

لذلك فقد اتجه التفكير الى توحيد قواعد القانون البحري من أجل القضاء على حالات التنازع وإيجاد الاستقرار في المعاملات البحرية ، وقد أتبعت هذه الطرق لتوحيد قواعد القانون البحري .

1. توحيد القواعد الاتفاقية للأخذ بها في العقود البحرية عوضاً عن النصوص الوطنية المفسرة أو المكملة ، وقد وضعت على هذا النحو قواعد يورك وأنفرس (1864 . 1877) في مادة الخسائر المشتركة وعدلت عدة مرات ، كذلك تم الاتفاق في مؤتمر وارسو عام 1928م على قواعد البيع البحري سيف C ، I ، F [1]

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق . ص 22 .

2. توحيد القواعد الآمرة ، ولا يمكن أن يتم ذلك إلا عن طريق المعاهدات التي تبرمها الدول فيما بينها، وتلتزم بتطبيقها على العلاقات التي تتضمن عنصراً أجنبياً، وبذلك يوجد الى جانب قواعد التشريع الوطني في كل دولة صدقت على هذه المعاهدة، قواعد التشريع البحري الدولي الذي أنشأته المعاهدة نفسها، وقد أتبعت هذه الطريقة في معاهدات بروكسل التي سنأتي على ذكرها لاحقاً.

3. توحيد التشريعات الوطنية، وذلك بعقد معاهدات دولية تتضمَّن قانوناً موحداً يحل محل التشريع الوطني، وهذه هي الطريقة التي أتبعت في المعاهدات المتعلقة بالعمل البحري، وفي توحيد قواعد الأوراق التجارية[1].

وقد عدلت كثير من الدول تشريعاتها الوطنية بما يتفق وأحكام المعاهدات البحرية، وقد تضمن القانون البحري الليبي لسنة 1953م في المادة (48) وما بعدها، حقوق الامتياز والرهون البحرية استناداً الى معاهدة بروكسل المعقودة سنة 1926م.

وقد أسهمت اللجنة البحرية الدولية التي تشكلت في مدينة انفرس ببلجيكا عام 1897م ، في إعداد معاهدات بروكسل العديدة التي نظمت أهم موضوعات القانون البحري ، وقد عقدت عدة معاهدات وافقت عليها كثير من الدول وهي :-

1. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد المصادمات البحرية في 23/9 /1910م .

2. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد المساعدة والإنقاذ البحري في 23/9 /1910م والبروتوكول المعدل لها في 27/5/1967م.

3. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد تحديد مسئولية ملاك السفن في 25/8/1924م ، وقد ألغيت وحلت محلها معاهدة بروكسل في 10/10/1957م.

---

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق . ص 23 .

4. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن في 1924/8/25م .

5. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد الامتيازات والرهون البحرية في 1926/4/10م، وقد ألغيت وحل محلها معاهدة بروكسل في 1967/5/27م.

6. معاهدة بروكسل الخاصة بحصانة سفن الحكومات في 1926/4/10 ، والبروتوكول المفسر لها والموقع في 1934/5/24 .

7. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى في 1952/5/10م.

8. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في مادة التصادم في 1952/5/10م .

9. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن في 1952/5/10م .

10. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد تحديد مسئولية ملاك السفن في 1957/10/10م، وقد حلت محل معاهدة عام 1924م .

11. معاهدة بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين في 1957/10/10م.

12. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في 1961/4/29م.

13. معاهدة بروكسل الخاصة بمسئولية مستغل السفن الذرية في 1962/5/25م.

14. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض قواعد نقل أمتعة المسافرين بطريق البحر في 1967/5/27م.

15. معاهدة بروكسل بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية في 1967/5/23م، وقد حلت محل معاهدة عام 1926م.

16. معاهدة بروكسل الخاصة بقيد الحقوق المتعلقة بالسفن قيد الإنشاء في 1967/5/27م.

17. معاهدة بروكسل الخاصة بالتدخل في البحر العالي في حالة الحادث الذي يستتبع أو يمكن أن يستتبع التلوث بالزيت والموقعة في بروكسل في 1969/11/29م.

18. معاهدة بروكسل الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث والموقعة في بروكسل في 1969/11/29م.

والى جانب هذه المعاهدات توجد معاهدات دولية أخرى تنظم الملاحة البحرية ، منها معاهدة لندن في 1930/7/5م الخاصة بخطوط الشحن ، والمعاهدة الخاصة بمؤهلات ربابنة السفن وضباطها ومهندسيها المعقودة في جنيف سنة 1936م، والمعاهدة الخاصة بإنشاء منظمة استشارية للملاحة البحرية الموقعة في جنيف في 1948/3/6م، والمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار الموقع عليها في لندن في 1960/6/17م، ومعاهدة أثينا الموقعة في 1974/12/13م الخاصة بالمسافرين وحقائبهم ، ومعاهدة لندن الخاصة بتحديد مسئولية مالك السفينة الموقعة في 1976/11/1م، ومعاهدة هامبورج الخاصة بمسئولية الناقل البحري في 1978/3/31م.

الفصْل الثَّالث

موضوع القانون البحري

يتحدد مجال تطبيق القانون البحري في إطار العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية دون الملاحة النهرية أو الداخلية، فالملاحة البحرية هي موضوع القانون البحري، إلا أن الملاحة قد تكون مختلطة ، وهي التي تجري في البحر والنهر معاً مما يدعو للتساؤل عن القواعد التي تحكم هذا النوع من الملاحة .

ومن ثم إذا كانت الملاحة البحرية وحدها مناط تطبيق قواعد القانون البحري ، فإنه يجب تحديد المقصود بالملاحة البحرية أولاً ، ثم توضيح أنواع هذه الملاحة ، وأخيراً بيان معنى الملاحة المختلطة ، ولذلك سنقسم هذا الفصل الى ثلاثة مباحث وكما يلي .

المبْحث الأوَّل

تعريف الملاحة البحرية

لم يرد في القانون البحري الليبي تعريف للملاحة البحرية ، وقد ثار الخلاف بين الفقهاء حول تحديد المقصود بالملاحة البحرية ، فقد ذهب رأي الى القول بأنها تلك التي تقوم بها السفينة البحرية والتي بالطبع تختلف في قوتها وبنائها ومحركاتها عن تلك التي تعمل في الأنهار والقنوات داخل البلاد ، وقد أعتمد هذا الرأي على أداة الملاحة البحرية[1] .

وقد وجهت لهذا الرأي عدة انتقادات منها ، إن السفينة تعرف بأنها المنشأة المخصصة للملاحة البحرية ، وعندئذ يجب تحديد المقصود بالملاحة البحرية ، كما أن هنالك من المراكب ما لا يختلف كثيراً عن السفن من حيث طريقة البناء والأبعاد والقوة المحركة وقدرة الاحتمال ، كما أن معيار السفينة غير منضبط ، فمن المراكب ما تقوم برحلات بحرية ومن السفن ما يستخدم في الملاحة النهرية .

لذلك فقد ذهب رأي آخر الى تعريف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه ، أي البحر ، وعليه تكون الملاحة بحرية إذا حصلت في البحر ، ومهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو مظهرها ، وهي لا تكون بهذا الوصف إذا حصلت في الأنهار[2] .

إلا أن أصحاب هذا الرأي إنقسموا على أنفسهم في المعيار المستخدم في تحديد المقصود بالبحر أو حتى تكون الملاحة قد حصلت في البحر ، خاصة عندما تتصل الأنهار الكبيرة بمياه البحر ، فمن قال بأن الحدود

---

(1) رفعت فخري ،علي عبد الرحيم . الوجيز في القانون البحري، ص 38 .

(2) وبهذا الضابط يأخذ التشريع اللبناني ، إذ تنص المادة الأولى من المرسوم رقم 1625 بتاريخ 1957/6/15م الخاص بتحديد الملاحة البحرية على ما يلي:(الملاحة البحرية هي كل ملاحة تجري في البحر والثغور والخلجان والأقنية (القنوات) والأنهر المتصلة مباشرة بالبحر حتى نقطة ملوحة مياهها) .

الفاصلة بين مياه البحر ومياه الأنهار تستخلص من مقدار ملوحة المياه ، لأن ملوحة مياه البحر تختلف عن مياه الأنهار ، وهذا ما أخذ به المشرع اللبناني ، ويتطلب المعيار خبراء لتحديد درجة الملوحة لكي تنسب الى البحر أو للنهر ، كما أن الفرق بين الاثنين يدق عندما تختلط مياه الأنهار بمياه البحر[1] .

ويرى رأي آخر أن الملاحة البحرية هي التي تكون محفوفة بمخاطر تصاحب الملاحة في البحر ، إلا أن بعض الأنهار تكون الملاحة فيها محفوفة بمخاطر لا تقل عن مخاطر البحر .

كما أن هناك رأي آخر يقول إن الملاحة البحرية تنتهي لدى أول جسر (كوبري) ثابت يقابل السفينة على النهر ولا تستطيع عبوره[2] .

---

(1) لطيف جبر كوملني . القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996م، ص 24 .

(2) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 16 .

المبحث الثاني

أنواع الملاحة البحرية

تقسم الملاحة وفقاً للزاوية التي ينظر منها الى هذه الملاحة، الى أربعة أقسام، فيمكن تقسيمها أولاً بحسب الأهمية، الى ملاحة رئيسية وملاحة مساعدة، وثانياً بحسب المسافة التي تقطعها السفن، الى ملاحة في أعالي البحار وملاحة ساحلية، وثالثاً بحسب غرضها، الى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة، ورابعاً بحسب ملكية السفينة، الى ملاحة خاصة وملاحة عامة .

أولاً: تقسيم الملاحة الى رئيسية وساحلية، فالملاحة الرئيسية هي التي يتم فيها استغلال السفينة في نقل الأشخاص أو البضائع ، أو في الصيد أو للنزهة ، ومن ثم يندرج تحت هذا النوع جميع أنواع الملاحة البحرية بحسب غرضها.

أما الملاحة المساعدة فهي التي تمارس من أجل تقديم العون والمساعدة مثل سفن الإرشاد والإنقاذ والقطر .

وتخضع هذه الملاحة بنوعيها لأحكام القانون البحري فالسفن التي تقوم بالمساعدة تتعرض عادة لنفس الأخطار التي تتعرض لها السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية .

ثانياً: تقسيم الملاحة الى ساحلية وفي أعالي البحار ، فالملاحة الساحلية هي التي تتم بين الموانئ الوطنية بعضها والبعض الآخر ، مثل الملاحة بين طرابلس وبنغازي أو مصراته ، وتنقسم الملاحة الساحلية الى ملاحة ساحلية صغرى ، وهي التي تتم بين ميناءين وطنيين على بحر واحد ، وملاحة ساحلية كبرى ، وهي التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على بحرين مختلفين ، كأن تتم الملاحة بين مدينة الإسكندرية الواقعة على البحر الأبيض المتوسط ومدينة السويس الواقعة على البحر الأحمر[1] .

---

(1) يرى البعض تقسيم الملاحة الساحلية الى قسمين آخرين ، ملاحة ساحلية دولية وملاحة==

أما ملاحة أعالي البحار، رغم أن القانون البحري الليبي لم يضع تعريفاً للملاحة التي تجري في أعالي البحار ، ولكن يمكن القول هي الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية بغض النظر عن المسافة التي بينهما ، وهذا التعريف الذي أخذت به المحكمة العليا الليبية[1] .

ولا أهمية للتفريق بين هذين النوعين من الملاحة من حيث تطبيق قواعد القانون البحري ، ولكن الفائدة من هذا التقسيم ترتبط بغرض إداري ، حيث تخضع الملاحة الساحلية لإشراف الدولة وتكون حصراً على سفنها الوطنية دون الأجنبية ، وقد أوضحت ذلك المادة الرابعة من القانون البحري بقولها (للسفن الليبية والسفن الأخرى المصرح لها وحدها حق الإبحار على السواحل وحق الملاحة التجارية في دخولها إلى هذه الموانئ وخروجها منها).

ثالثاً. تقسيم الملاحة الى تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة ، فالملاحة التجارية ، هي الملاحة التي تهدف الى نقل البضائع أو الركاب بقصد تحقيق الربح ، وهذا النوع من الملاحة من أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق ، كما أنه لا خلاف في خضوع هذا النوع من الملاحة لإحكام القانون البحري .

أما ملاحة الصيد ، فهي الملاحة التي تقوم بها سفن الصيد لأجل إستخراج الثروات الحية من البحر ، وقد أستقر الرأي على خضوع هذا النوع

ساحلية وطنية ، بحيث يقصد بالأولى ، الملاحة التي تتم بين دولتين مختلفتين ولا تدخل في نطاق الملاحة لأعالي البحار ، كالملاحة بين دوفر (إنجلترا) وكاييه (فرنسا) ويقصد بالثانية ، الملاحة التي تتم بين موانيء نفس الدولة ، ولكن هذه التفرقة وأن كان لها ما يبررها في القانون الفرنسي ، حيث تتحدد ملاحة أعالي البحار وفقاً لخطوط طول وعرض معينة ، فلا محل لها في الدول التي لم تأخذ بمعيار خطوط الطول والعرض ، ومنها ليبيا ، كما أن الأخذ بهذه التفرقة يؤدي الى الخلط بين ملاحة أعالي البحار والملاحة الساحلية الدولية .

كذلك يعرف القانون الفرنسي نوعاً ثالثاً من الملاحة من الملاحة البحرية ، ويطلق عليه ، الملاحة الحدية أو ملاحة الشاطيء ، وهي الملاحة التي تقوم بها سفن لا تزيد حمولتها على مائة طن ولا تبعد أكثر من 65 ميلاً من ميناء القيد .

(1) الحكم الصادر في 1969/1/15م والمنشور بمجلة المحكمة العليا ، السنة الخامسة ، العدد الثالث ، ص 21 .

أيضا لأحكام القانون البحري ، رغم أن الصيد لا يعد بذاته عملاً تجارياً لأنه لا يتوافر فيه عنصر المضاربة وتحقيق الربح .

وملاحة النزهة، هي التي تقوم بها سفن النزهة كاليخوت وما شابهها وتلحق بها الملاحة التي تقوم بها السفن العلمية .

وقد إنقسم الرأي بخضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحري ، فهناك رأي يقول بعدم خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحري وذلك لأن الملاحة التجارية هي فقط التي تخضع لأحكام هذا القانون.

بينما يرى الرأي الآخر سريان القانون البحري على هذا النوع من الملاحة بسبب كونها معرضة لنفس أخطار البحر التي تتعرض لها الملاحة التجارية .

وقد حسم القانون البحري هذه المسالة في المادة الأولى منه والتي نصت على أن:«السفينة هي كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها وسواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن».

رابعاً . تقسيم الملاحة الى خاصة وعامة ، فالملاحة الخاصة ، هي التي تقوم بها السفن المملوكة للأفراد أو الشركات وبالتالي فهي تخضع لأحكام القانون البحري .

أما الملاحة العامة، فهي الملاحة التي تقوم بها السفن التابعة للدولة ، سواء كانت حربية أو مخصصة لخدمة عامة ، كسفن التفتيش ، والحجر الصحي ، وتتمتع سفن الدولة بحصانة تختلف عن السفن الخاصة ولو كانت ترفع علم الدولة نفسها وتخضع لرعايتها ، وقد قررت معاهدة بروكسل لسنة 1926م الخاصة بحصانة سفن الدولة عدم جواز الحجز على هذه السفن أو إيقافها.

المبحث الثالث

الملاحـة المختلطـة

الملاحة المختلطة يقصد بها الملاحة التي تقوم بها السفن في البحر والنهر في رحلة واحدة كالملاحة بين شط العرب والخليج العربي ، وقد ثار التساؤل حول طبيعة هذه الملاحة ، فهل تعتبر من قبيل الملاحة البحرية التي يسري عليها أحكام القانون البحري ، أم تعد ملاحة داخلية تخضع لإحكام القانون المدني أو التجاري ؟

لقد ذهب رأي الى القول بأن هذه الملاحة تكون بحرية في جزئها الخاص بالبحر ونهرية عندما تجري في النهر ، ولكن هذا القول منتقد بسبب أنه يخضع الرحلة البحرية الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين ، وقد يؤدي الى صعوبات عملية كثيرة [1] .

لذلك فقد أستقر الرأي على أن العبرة في تحديد صفة الملاحة في هذه الحالة إنما هي بالملاحة الأكثر أهمية ، وإن الملاحة الرئيسية تقود الملاحة التبعية أو الفرعية ، وذلك على أساس أن الفرع يتبع الأصل ، فإذا كانت السفينة تقوم بالملاحة البحرية واجتازت المياه الداخلية للوصول الى ميناء نهري ، فتسري في هذه الحالة أحكام القانون البحري على السفينة ، وعلى العكس من ذلك ، تطبق أحكام القانون المدني أو التجاري على المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية إذا ما عبرت المياه البحرية للوصول الى ميناء المصب.

---

(1) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 24 .

الباب الأول
ا لســفينة

أهتم القانون البحري الليبي لسنة 1953م أهتماماً كبيراً بالسفينة ، وذلك يبدو واضحاً من عناوين الأبواب التي نص عليها القانون .

والواقع أن السفينة ، إذا كانت في الأصل ، شيئاً ترد عليه الحقوق ، إلا أنها تختلف عن سائر الأشياء ، وذلك أن لها نظامها القانوني الخاص ، فهي تتمتع بجنسية معينة مثلها في ذلك مثل الأشخاص ، وكذلك رغم كونها منقول فهي تعامل معاملة العقار من عدة نواحي وبوجه خاص فيما يتعلق بتسجيلها ، وأسباب كسب ملكيتها ، والحقوق التي ترد عليها ، وإجراءات الحجز التي تخضع لها .

كذلك يوجد لها عدد من الأشخاص البحريين والبريين الذين يعملون من أجل تسييرها أو في خدمتها ، بحيث يمكن أن نطلق عليهم أشخاص السفينة .

وبناءً على ما تقدم سوف نخصص هذا الباب لدراسة السفينة وذلك في الفصول التالية :

الفصل الأول : في ماهـية السفينة .

الفصل الثاني : النظام القانوني للسفينة .

الفصل الثالث : الامتيازات والرهون على السفينة

الفصل الأول

ماهية السـفينة

سنقسم هـذا الفصل الى مبحثين، نخصص المبحث الأول للتعريف بالسفينة وطبيعتها القانونية، ونخصص المبحث الثاني لملكية السفينة.

المبحث الأول

التعريف بالسفينة وطبيعتها القانونية

سنقوم بتقسيم هـذا المبحث الى مطلبين ، نبحث في المطلب الأول ، تعريف السفينة ، وفي المطلب الثاني الطبيعة القانونية للسفينة[1] .

(1) السفينة هي كل منشأة عائمة قابلة للتنقل والتوجيه وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد .وهو ما نص عليه المنظم السعودي s. www. ports. gov. sa

المطلب الأول

التعريف بالسفينة

عرفت الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون البحري الليبي لسنة 1953م السفينة بأنها:(كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن [1].

ويظهر من التعريف أنه يشترط لاعتبار المنشأة سفينة ، توفر الشرطين التاليين : .

1- أن تكون المنشأة مخصصة للقيام بالملاحة البحرية ، فيراعى في بنائها القدرة على مخر عباب البحار وتحمل مخاطر الرحلة البحرية ، ولا يهم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيسية أو تبعية أو لملاحة أعالي البحار أو لملاحة ساحلية ، كذلك لا يهم حجمها أو طراز إنشائها .

أما المنشأة التي تخصص للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية فلا تعد سفينة ، بل تسمى مركباً، ولا تسري عليها أحكام القانون البحري، بل تسري عليها القواعد العامة الخاصة بالنقل والواردة في القانون التجاري ، كما أن تلك المراكب تخضع للقواعد العامة في كافة المسائل المتعلقة بها ، ومنها الحجز التنفيذي الذي يجري بالطرق المعتادة لحجز سائر المنقولات الأخرى[2].

---

(1) وينص القانون البحري المصري الجديد رقم 8 لسنة 1990م في المادة الأولى منه على أن السفينة هي:(كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح) .

ويلاحظ على التعريف الذي أورده المشرع الليبي ما يلي :

1 . أنه أورد الملاحة مطلقة، ولم يخصصها بالملاحة البحرية التي يفترض أن يرتبط وصف السفينة بها ، لأنها أداة الملاحة البحرية ، ولذلك فإن الملاحة وبسبب الإطلاق الوارد في التعريف فإن الملاحة قد تنصرف الى البحرية أو النهرية .

2 . لم يورد النص كما فعل المشرع المصري عبارة تعمل عادة أو على وجه الاعتياد ، الذي يعني ان السفينة تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد وليس بصورة عرضية.

(2) علي البارودي . مرجع سابق . ص 32 .

السفينة قيد الإنشاء.

وليس من الضروري أن تقوم السفينة بالملاحة البحرية فعلاً حتى تكتسب هذا الوصف ، بل يكفي أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية ليصدق عليها هذا الوصف ، وعلى ذلك فهي تعتبر كذلك وهي في مرحلة البناء[1] ، فيمكن أن تكون حينئذ محلاً للتصرفات القانونية التي يمكن أن ترد عليها كالتأمين البحري (الرهن البحري) أو البيع أو الضمان البحري، وقد نص القانون البحري في المادة 66 منه على أنه:«يجوز إبرام عقد التامين البحري على سفينة قيد الإنشاء».

ويذهب رأي آخر الى أن وصف السفينة لا يمكن أن تكسبه المنشأة إلا بعد إكتمال بنائها ، وإن إجازة المشرع إجراء التأمين البحري (الرهن البحري) وهي في طور البناء استثناء لم يتم إلا بعد أن تأكد له ما ستصبح عليه المنشاة بعد إتمام بنائها وتخصيصها للملاحة[2] ، وإن ما أتى به القانون ليس إلا إستثناء لا يجوز التوسع فيه أو القياس عليه[3] .

وتحتفظ المنشأة بصفتها كسفينة ما دامت صالحة للملاحة البحرية، فإذا فقدت هذه الصلاحية فقدت صفتها هذه، فالصلاحية للملاحة في البحر هي معيار السفينة[4]، لذلك لا يلحق وصف السفينة المنشأة العائمة التي تعمل داخل الميناء دون أن تقوم بالملاحة البحرية سواء كانت رئيسية أو مساعدة كالإرشاد، مثل القوارب المخصصة لنقل الركاب أو البضاعة من

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق، ص 32 .

(2) مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 32، رفعت فخري، علي عبد الحليم . مرجع سابق، ص60 .

(3) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق، ص 48 .

(4) وقد قضت المحكمة العليا الليبية (إن رسو سفينة في الموانئ الليبية واستعمالها كفندق عائم يأوي اليها الناس دون تمييز للإقامة فيها ، لا يجعلها قائمة بالملاحة الدولية ، كما لا يمكن اعتبارها قائمة بالملاحة الداخلية ، وذلك لخروجها عن طبيعة عملها الأصلي ولفقدانها لصفتها كسفينة للملاحة ، وتحولها خلال تلك الفترة الى فندق عائم مثلها في ذلك مثل سائر الفنادق اليابسة . حكم صادر في 1969/1/25م طعن رقم 5/28/ف ، منشور في مجلة المحكمة العليا ، السنة الخامسة ، العدد الثالث، ص 21 .

السفينة الى الميناء أو بالعكس، وكذلك الرافعات العائمة والكراكات.

2- يجب أن تخصص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وعلى ذلك ما دامت السفينة تزاول الملاحة البحرية على وجه الاستمرار، فإن هذا الوصف يظل قائماً ولو قامت السفينة بالملاحة النهرية بصفة عرضية أو بين الحين والآخر دون إتصال بين هذه المرات، وعلى خلاف ذلك، إذا قام مركب مخصص للملاحة النهرية أو للملاحة الداخلية بملاحة بحرية بصفة استثنائية، فلا ينطبق عليه وصف السفينة .

كذلك لا تعتبر سفناً الطائرات المائية رغم صلاحيتها للملاحة البحرية، إذ هي غير مخصصة للملاحة البحرية ولا تقوم بها على وجه الاعتياد [1].

فإذا توفر هذين الشرطين تكتسب المنشأة وصف السفينة سواء كانت تسير بالشراع أو بالبخار أو بالمحركات الميكانيكية أو بالذرة ، وسواء أكانت تباشر ملاحة تجارية أم ملاحة صيد أم ملاحة نزهة أو تقوم بأبحاث علمية .

الوضع القانوني للمنزلقات الهوائية

وقد ثارت مشكلة انطباق وصف السفينة باعتبارها منشأة على بعض أنواع من المركبات التي أوجدها التقدم التكنولوجي مثل المنزلقات الهوائية Hovercraft [2]

---

(1) علي البارودي. القانون البحري،الدار الجامعية، 1988م، ص 41 .

(2) السلطات المختصة تعني سلطات الموانئ وغيرها من الجهات المختصة من قبل حكومات دول المجلس لمعالجة المعلومات التي يتم إبلاغها بموجب هذه القواعد والتعليمات.

قائمة الأنشطة تعني بالنسبة لما يتعلق بالموانئ ، الجزء الذي يخص الميناء من الجدول (2)، مع مراعاة ما يطرأ عليها من تغييرات يتم الإعلان عنها في موقع الميناء على شبكة الإنترنت.

وكيل (السفينة) تعني أي شخص مكلف بتقديم المعلومات والتصرف نيابة عن مالك السفينة أو مشغلها ويحمل ترخيصًا ساري المفعول من سلطة الميناء.

المدونات تعني المدونات ذات الصلة بالموانئ أو النقل البحري والصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) أو منظمة العمل الدولية(ILO) أو كليهما، أو أي مدونة إقليمية تتعلق بحماية البيئة.=

وهي عبارة عن مركبة لنقل الأشخاص والبضائع تسير منزلقة على وسادة هوائية على الماء أو على الأرض وذلك برد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسياً، وهي مركبة لها مزايا متعددة واصبحت تنافس السفن والطائرات في عدة مناطق، إلا أن مسألة تكييفها القانوني وما إذا كانت تعد من قبيل السفن أو الطائرات ما زال محل خلاف سواء على مستوى التشريعات الوطنية المختلفة أو على المستوى الدولي .

فعلى المستوى الوطني فقد صدر في بريطانيا قانون في سنة 1968م خاص بهذا النوع من المركبات ، حيث قام بالتفريق بين أنواع النقل الذي تقوم به هذه المنزلقات، فإذا كان نقل بضائع فهي تخضع للقانون البحري، وإذا كانت تنقل الأشخاص فهي تخضع للقانون الجوي[1] .

وفي الولايات المتحدة الأمريكية أعلنت اللجنة البحرية الفيدرالية وهيئة الطيران المدني صراحة في سنة 1964م عن إدراج المنزلقات الهوائية تحت وصف الطائرة إستناداً للقرار الصادر من وكالة الطيران الفيدرالية في هذا الشأن وعلى ذلك فقد أعتبرت سفينة إذا عملت في البحر [2] .

كما أن المشرع الكندي أعتبر هذه المنزلقات سفناً متى كانت فوق سطح البحر بينما تعتبر منشأة برية أثناء سيرها على سطح الأرض [3] .

أما في فرنسا فإن الفقه لم يحسم الموقف ، فما زال متردداً حول إعتبار هذه المركبة سفينة أو طائرة، غير ان غالبية الفقه الفرنسي ينكر على المنزلقات الهوائية وصف السفينة ويرى أنها لا تعد لا سفينة ولا طائرة

== الاتفاقيات تعني الاتفاقيات ذات الصلة بالموانئ أو النقل البحري أو كليهما، والصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) أو منظمة العمل الدولية(ILO)، أو الاتفاقيات الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة. S.www.ports.gov.sa

(1) وقد عرفتها المادة 1/4 من القانون الصادر سنة 1968م في بريطانيا بأنها:«مركبة مصممة لكي تعتمد أثناء حركتها كلياً أو جزئياً على الهواء المدفوع منها والذي يكون وسادة تحدها الأرض أو الماء أو اي سطح آخر أسفل المركبة».

(2) رفعت فخري،علي عبد الرحيم . مرجع سابق، ص 63 .

(3) محمد السيد الفقى . القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص 33 .

وإنما منشأة ذات طبيعة خاصة ليس لها نظام قانوني خاص بها وتستمد نظامها القانوني من نظام السفينة تارة ومن نظام الطائرة تارة أخرى بحسب الأحوال[1].

وعلى المستوى الدولي ومنذ سنة 1960م اعتبرت هيئة اللويدز،المنزلقات الهوائية فئة خاصة من الناقلات ليس لها أي علاقة بالطائرات، كما أنها متميزة عن السفن ، وطالبت بسرعة خضوعها لتنظيم خاص بها[2].

وقد تصدت المنظمة الدولية للطيران المدني لهذا الموضوع عندما رفضت إضفاء وصف الطائرة على المنزلقات الهوائية ، وذلك بأن عرفت الطائرة على نحو لا ينطبق معه على المنزلقات الهوائية ، وقد تم وضع التعريف في التعديل الذي أدخلته منظمة الطيران المدني على معاهدة شيكاغو لعام 1944م، وقد دخل التعديل المذكور حيز التنفيذ في 1968/3/8م، وقد أيدتها في ذلك المنظمة البحرية الاستشارية الدولية[3].

ويرى جانب من الفقه المصري ضرورة إبعاد وصف الطائرة عن هذه المنزلقات الهوائية، إذ الأقرب في نظره أنه طالما أنها لا تخضع لأحكام خاصة اعتبارها سفينة إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح البحر أو مركبة برية إذا كانت تمارس نشاطها فوق سطح اليابسة ، وذلك لأن الظروف التي تكتنف

---

(1) محمد السيد الفقى . مرجع سابق . ص 34 .

(2) رفعت فخري،علي عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 61

(3) وطبقاً لنص المادة 1/أ من قواعد منع التصادم 73 /1983م وتعديلاتها المختلفة ، فإن هذه القواعد تطبق على جميع السفن في أعالي البحار وفي جميع المياه المتصلة بها الصالحة لملاحة السفن البحرية ، وكلمة سفينة هنا تطبق على السفن التجارية والسفن الحربية والسفن المملوكة للدولة والتي تستخدم في غير الأغراض التجارية او في الأغراض التجارية ، وكذلك السفن التي ترفع علم المنظمة الدولية ، والمادة 3/أ من القواعد الدولية لمنع التصادم تعرف كلمة سفينة بأنها « تشمل كل انواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات التي ليس لها إزاحة والطائرات المائية التي تستخدم أو تصلح لأن تستخدم كوسيلة للنقل المائي» وتعتبر الهوفركرافت Hovercraft والهيدروفيل Hydrofoils والطائرات المائية Seaplanes سفن تخضع لقانون منع التصادم . للمزيد أنظر: محمد عبد الفتاح ترك . التصادم البحري . منشورات الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية، 2005م، ص 88 .

نشاطها في الحالة الأولى هي أقرب مما تكون الى ظروف الملاحة البحرية ومخاطرها الخاصة ، وفي الحالة الثانية أقرب ما تكون الى ظروف إستغلال المنشأت البرية ، ولكنها في أي من الحالين أبعد ما تكون عن ظروف الملاحة الجوية ومخاطر الطيران [1] . وهذا الرأي أقرب الى الواقع ونميل الى الأخذ به طالما أن هذه المنزلقات لا تخضع لنظام قانوني خاص بها .

ملحقات السفينة[2]:

لا يقتصر وصف السفينة على جسمها أو هيكلها ، بل يشمل كل أجزائها المخصصة للملاحة سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه ، كالآلات والصواري والاهلاب وقوارب النجاة والرافعات والدفة والتلغراف واللاسلكي وشباك الصيد بالنسبة لسفينة الصيد ، ويسري على هذه الملحقات سائر التصرفات التي ترد على السفينة كالبيع والرهن والإيجار والتامين ، ما لم ينص على خلاف ذلك .

وإذا كان من المتفق عليه إن أجرة السفينة لا تدخل في ملحقات السفينة إلا بنص صريح يتضمنه الاتفاق أو القانون ، فإن هناك اختلافاً في الرأي حول تفرعات الاستغلال التجاري للسفينة .

فهناك من يرى أن الملحقات يجب أن تقتصر على تلك التي تلزم لتسيير السفينة في البحر، وبالتالي فلا تشمل ما يلزم لاستغلالها .

---

(1) رفعت فخري، علي عبد الرحيم. مرجع سابق، ص 64 ، هاني دويدار. الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 22 ، محمد السيد الفقي.مرجع سابق، ص 63.

(2) تختلف أجزاء السفينة عن الماحقات أو التوابع ، فيعتبر جزء من السفينة الجسم ، أو الدفة أو الصواري أو المحركات. طبقاً للرأي الراجح. وأجزاء السفينة هي تلك التي ترتبط فيما بينها ارتباطاً مادياً وثيقاً وفي حالة الفصل تتلف السفينة، أما الملحقات (التفرعات) أو التوابع أو متعلقاتها، كالاهلاب، أو السلاسل أو الروافع، وهي تلك الأشياء المخصصة بصفة معتادة لخدمة السفينة وفي حالة فصلها لا تتلف السفينة ، ولا يعد من الملحقات ما كان موجوداً عليها بصفة طارئة ، لانه ليس مخصصاً بصفة معتادة لخدمتها ، كالجهاز الذي يركب عليها بصفة مؤقتة. رفعت فخري، علي عبد الرحيم. مرجع سابق، ص 80 .

بينما يرى رأي آخر إن الملحقات يجب أن تمتد إلى كل ما يلزم لاستغلال السفينة . وقد حسم القانون البحري هذه المسألة حيث نص في الفقرة الثانية من المادة الأولى على (وتعتبر جزءً من السفينة توابعها الضرورية لإستثمارها من معدات وأجهزة وأثاث وقوارب وسائر الأشياء المعدة لخدمة السفينة أوتزيينها)

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

نصَّت الفقرة الثالثة من المادة الأولى من القانون البحري على أنه:«تعد السفن أموالاً منقولة تخضع للقواعد القانونية العامة مع مراعاة أحكام هذا القانون».

من النص أعلاه فإن السفينة تعتبر من بين المنقولات وذلك لأنها تنتقل من مكان لآخر من دون تلف إستناداً إلى تعريف المال المنقول الوارد في المادة 82 من القانون المدني الليبي لسنة 1953م.

وإذا كانت السفينة هي مال منقول، إلا أن الصعوبة تبدأ عند بيان القواعد التي تتشابه مع العقار، وذلك لأن السفينة، كالعقار، وعلى خلاف سائر المنقولات، لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، لأن المشرع أستوجب لنقل ملكية السفينة تسجيل البيع أو سند الملكية في دفتر تسجيل السفينة

كذلك فإن السفينة يجوز رهنها رسمياً كالعقار، وهذا النوع من الرهن لا يرد إلا على عقار ، كما يجوز للدائنين المرتهنين والممتازين حق تتبع السفينة في أية يد تكون ، رغم أن ذلك لا يتقرر إلا بالامتيازات المقررة على العقار ، لذلك فإن البعض يطلق على السفن عقارات البحر[1] .

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق . ص 34 .

والسفينة رغم كونها مالاً ، ولكنها تختلف عن غيرها من الأموال من عدة أوجه ، فالسفينة لها وسائل تعينها وتميزها عن غيرها من السفن الأخرى ، وهذه الوسائل يطلق عليها الحالة المدنية للسفينة ، وهي تشمل الأسم والحمولة والدرجة والموطن والجنسية .

أولاً: اسم السفينة

للسفينة أسم معين تختص به ، ويميزها عن غيرها من السفن ، وللمالك حرية اختيار الأسم على أن لا يكون قد سبق تسجيله لسفينة أخرى تقوم بالملاحة البحرية ، لذلك يجب على المالك أن يحصل على موافقة المؤسسة العامة للموانئ والمنائر على هذا الأسم قبل تسجيلها في سجل السفن للتثبت من أن الأسم الذي يعتزم إطلاقه على السفينة لا تحمله سفينة ثانية .

وقد نظم القانون البحري موضوع اسم السفينة فأوجب أن يكون لكل سفينة اسماً معيناً (المادة 5 من القانون البحري)، وقضى بأن يثبت هذا الاسم في صحيفة تسجيل السفينة، وفي حالة وجود عدة سفن تحمل ذات الاسم يلحق بكل اسم رقم تسلسل تفادياً لتشابه الأسماء (المادة 10 من القانون البحري).

غير أنه إذا اختلفت جنسية السفينة فلا مانع من تشابه الأسماء ، لأن المعول عليه في هذه الحالة هو جنسية السفينة كمعيار للتمييز .

وتنص المادة الخامسة من القانون البحري على أن يكتب اسم السفينة التجارية التي تعمل بالبخار أو ذات المحركات الميكانيكية، على مقدمتها من الجانبين ومؤخرتها بحروف عربية و لاتينية .

أما بالنسبة للسفينة الشراعية الساحلية، فيكتب الاسم على مؤخرتها ، ويراعى في كتابة الاسم أن يكون بحروف ظاهرة وبلون يختلف عن لون السفينة.

ولأهمية اسم السفينة فقد فرض القانون البحري الليبي في المادة التاسعة عقوبة جزائية على مخالفة هذه الأحكام، فقرَّر عقوبة الحبس والغرامة على صاحب السفينة وربانها في حالة محو أو إخفاء أو طمس اسم

السفينة.

وقد فرض المشرع الليبي على مالك السفينة في حالة تغيير أسمها ضرورة تأشير ذلك في سجل السفينة (المادة 10 من القانون البحري).

ثانيا: حمولة السفينة:

يقصد بحمولة السفينة سعتها، وتقدر الحمولة بالطن الحجمي،ويبلغ الطن الحجمي مائة قدم مكعب أو 2.8 متر مكعب، وهناك نوعان من الحمولة.

أ- الحمولة الإجمالية الكلية. وهي ما تعرف في القانون الليبي بالحمولة القائمة ، ويقصد بها مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشات القائمة على سطحها .

ب- الحمولة الصافية. وهي تعني مقدار الفراغ الذي يخصص فعلاً لنقل البضائع أو الأشخاص .

وتعتبر حمولة السفينة عنصراً مميزاً أخر من عناصر تحديدها ، لذلك فقد ألزمت المادة السادسة من القانون البحري مالكي السفينة بتثبيت الحمولة القائمة أو الحمولة الصافية بطريقة رسمية، كما أوجبت المادة السابعة من القانون البحري تثبيت حمولة السفينة الصافية بالأحرف العربية واللاتينية على الجهة الخلفية من كبرى عوارض ظاهر السفينة أو من الجانب الأمامي للكوة الكبرى .

وكذلك أوجبت المادة العاشرة من القانون البحري على مالك السفينة أن يثبت في طلب التسجيل حمولة السفينة الصافية وحمولتها القائمة ، وقد عهد قانون رقم 82 لسنة 1970م إلى مؤسسة الموانئ والمنائر تقدير حمولة السفينة .

وتقدير الحمولة ضرورية لتحصيل الرسوم التي تحدد على أساس حمولة السفينة ، مثل رسوم الموانئ والأرصفة ورسوم الإرشاد ، كما تتخذ الحمولة أساسا لتقدير أجرة النقل في حالة إبحار السفينة ، وأساساً لتحديد التعويض المستحق للناقل نظير التأخير في الشحن والتفريغ ، وأساساً

لتحديد مسئولية مالك السفينة وفقاً للمعاهدة الخاصة بتحديد مسئولية مالكي السفن[1] .

ثالثاً: درجة السفينة:

لكل سفينة درجة أو مرتبة، فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة. والمعيار في تقدير الدرجة إنما يكون بمقدار متانتها وكيفية بنائها ومدى قدرتها على مواجهة الأنواء ، وإستيفائها لشروط السلامة في البحار ، فهي تقييم للسفينة ويقوم بهذا التقييم شركات عالمية شهيرة تسمى بشركات الإشراف أو تصنيف السفن ، وأهمها شركة اللويدز sLloyd وأخرى فرنسية هي فيريتاس Veritas وهذه الشركات تتولى بواسطة خبراء يعملون لديها اختبار السفينة وتعطي مالكها شهادة بدرجتها ذات قيمة دولية ، ويبدأ هذا الاختبار منذ البناء ويستمر أثناء حياة السفينة ، وذلك للتأكد من استمرار جدارتها بالمرتبة التي حصلت عليها [2] .

وحصول السفينة على درجة معينة من إحدى شركات الأشراف يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة ، وإن كانت هذه القرينة قابلة لإثبات العكس[3] .

وقد يحدث أن تخطىء هذه الشركات في تقدير درجة السفينة، رغم حرصها على الدقة في عملها ، فتكون عند ذلك مسئولة عن الضرر المترتب على خطئها ، ومسئوليتها في هذه الحالة تعاقدية قبل من تعاقد معها ، ولكن هذه الشركات قد تواترت على تضمين عقودها شرط الإعفاء من المسئولية.

---

(1) مصطفى كمال طه. مرجع سابق . ص 36 .

(2) وهناك شركات عالمية أخرى تقوم بمنح درجة للسفن وهي كما يلي :

1 . أمريكية American Bureau of shapping

2 . إيطالية Italiano Registro Navale

3 . المانية Germanisher liyoyds

4 . نرويجية Norske Veritas

5 . روسية Register of shipping of the U.S.S.R

المصدر. أحمد حسني . عقود إيجار السفن، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1985م . ص43 .

(3) على البارودي . مرجع سابق ، ص 36 ، مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص42 .

أما بالنسبة للغير الذي تعاقد مع مالك السفينة أو مجهزها إعتماداً على البيانات الواردة في سجل الشركة ، فمسئوليتها تجاهه هي مسئولية تقصيرية إذا إستطاع أن يثبت خطئها . وفي هذه الحالة لا تستطيع أن تحتج عليه بشرط الإعفاء .

رابعاً: موطن السفينة

لكل سفينة موطن معين ، وهو الميناء الذي تم فيه تسجيل السفينة ، كما تقيد فيه سائر التصرفات التي ترد عليها ، ويستطيع الغير أن يعرف كل ما يريد معرفته عن السفينة بالإطلاع على هذا السجل .

ومما تجدر ملاحظته أن موطن السفينة (ميناء تسجيلها) يختلف عن ميناء الاستغلال ، وهو الميناء الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، إذ لا يشترط أن يجري تسجيل السفينة في ميناء استغلالها .

ولا يجوز للسفينة أن تتخذ أكثر من موطن واحد لها، ويجب كتابة موطن السفينة على مؤخرتها بشكل واضح وبحروف عربية ولاتينية (المادة 5 من القانون البحري).

خامساً: جنسية السفينة

إن جنسية السفينة من أهم عناصر تمييزها عن السفن الأخرى وتحديد ذاتيتها ، والسفينة ترفع علم الدولة التي تنتسب اليها ، وسوف نتناول دراسة جنسية السفينة بالتفصيل عند دراسة النظام القانوني الخاص بالسفينة .

مما تقدم يظهر لنا، إن هناك علامات مميزة يطلق عليها الحالة المدنية للسفينة وهي تميزها عن غيرها من السفن الأخرى، حيث لا يمكن أن تنطبق هذه العلامات المميزة لسفينة ما على سفينة أخرى.

لذلك كله لا تطبق قاعدة الحيازة في المنقول على السفينة ، بل لا تكون أية حاجة للاستناد الى الحيازة كما هو الحال بالنسبة للمنقولات العادية. وهذا السبب في كون السفينة رغم أنها بطبيعتها منقول تشبه العقار في نظامه القانوني ، فهي مثله معينة تعييناً ذاتياً كاملاً .

المبحث الثاني

ملكيـة السـفينة

السفينة كسائر الأموال يمكن أن تكون محلاً للتصرفات القانونية، ولأن ترد عليها كافة الحقوق العينية الأصلية والتبعية، وسنقوم بدراسة اكتساب ملكية السفينة وذلك في مطلبين، نخصص الأول لوسائل اكتساب ملكية السفينة ، بينما نخصص الثاني لصور اكتساب الملكية .

المطلب الأول

اكتساب ملكية السـفينة

إن أسباب كسب ملكية السفينة كثيرة، فبعض هذه الأسباب تخضع للقواعد العامة وهي لا تختلف عن سائر الأموال الأخرى، كالتملك عن طريق الإرث أو الهبة أو الوصية، وبعضها يكون موضع دراستها في الفروع الأخرى من القانون البحري كالاستيلاء على السفينة كغنيمة فمكانه في القانون الدولي العام البحري.

لذلك فإن دراستنا ستقتصر على الأسباب التي تختص فيها السفينة بقواعد خاصة، وهي شراء السفينة وبناء السفينة. ونوضحها في الفرعين التاليين.

الفرع الأول

شراء السفينة

من أهم أسباب كسب الملكية، الشراء، ويخضع شراء السفينة للأحكام العامة في عقد البيع، والأحكام الخاصة بالأموال المنقولة، باعتبار السفينة مالاً منقولاً، إضافة الى ذلك تخضع السفينة لبعض الأحكام الخاصة نظراً لما تتصف به من خصائص ذاتية .

ويعتبر بيع السفينة أو شراؤها عملاً تجارياً إستناداً الى نص الفقرة التاسعة من المادة الخامسة من القانون التجاري الليبي لسنة 1953م، حيث تنص على أنه يعتبر كل عمل متعلق بشراء السفن أو بيعها تجارياً، إلا إذا كان هذا البيع أو الشراء لغرض غير تجاري، ويستفاد من هذا النص أن بيع السفينة أو شراءها لا يعتبر عملاً تجارياً إلا إذا كان بغرض المضاربة وتحقيق الربح وفقاً للضابط العام في الأعمال التجارية، وعلى ذلك إذا باع شخص سفينة ورثها أو اشترى سفينة للنزهة، فلا يعد العمل تجارياً بالنسبة له.

وعلى ذلك تعتبر عملية بيع السفينة أو شراؤها أعمالاً تجارية سواء بالنسبة للبائع أو المشتري، ويكون عقد شراء السفينة تجارياً، إذا كان القصد منه استغلال السفينة في النشاط التجاري أو كان القصد إعادة البيع، ولذلك لا يعد شراء السفينة للنزهة أو الصيد عملاً تجارياً [1].

هذا ويخضع بيع السفينة، سواء أعتبر من قبيل الأعمال التجارية أو لم يعتبر كذلك، لقواعد القانون البحري الخاصة ببيع السفن .

ووفقاً لإحكام القانون البحري، يعد عقد بيع السفينة من العقود الرضائية التي تتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين،

---

(1) تنص الفقرة العاشرة من المادة الثانية من القانون التجاري المصري على اعتبار كل عمل متعلق بشراء السفن أو بيعها عملاً تجارياً ، ورغم ورود النص بهذه العمومية لكن الفقه يرى أن الشراء للنزهة أو للأغراض العلمية لا يكون تجارياً. أنظر:رفعت فخري، علي عبد الرحيم . مرجع سابق، ص 97 .

ويشترط لكي ينتج عقد البيع أثره سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة الى الغير أن يتم التسجيل في دفتر تسجيل السفن، فالتسجيل ليس شرطاً لإنعقاد العقد وإنما لترتيب أثر من آثاره وهو نقل الملكية .

حيث تنص المادة 20 من القانون البحري الليبي على:«كل إتفاق وكل عقد بعوض أو بغير عوض وكل حكم واجب التنفيذ وبوجه عام كل عمل غايته إنشاء حق عيني مترتب على سفينة مسجلة أو الإخلاء منه أو تعديله أو إسقاطه أو تحويله لا يكون له أثر حتى بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل»[1].

وما دام أن أي تصرف يرد على السفينة يجب أن يسجل في دفتر التسجيل ، فلا مجال للقول بحرية الإثبات فيه استناداً الى صفته التجارية ، فإثبات بيع السفينة ، سواء كان تجارياً أو مدنياً (للصيد أو النزهة) لا يكون بطبيعته الحال إلا بالكتابة في دفتر التسجيل .

والواقع أن شكلية عقد بيع السفينة استثناء مصدره الأهمية الكبرى لهذا العقد ، فهو يؤدي الى انتقال ملكية السفينة من شخص الى آخر ، وهو أمر لا يمكن تجاهل خطورته بالنسبة لسائر الدول التي تهتم بتجارتها البحرية [2] .

كما أن لعقد بيع السفينة شروط موضوعية خاصة به، ومن هذه الشروط أن يكون وصف السفينة ، كما بينه القانون ينطبق على وصف المنشأة محل البيع، وإذا لم يصدق عليها وصف السفينة كالمنشآت العائمة الأخرى، فلا تخضع للأحكام الواردة في القانون البحري[3] .

---

(1) يعتبر قانون التجارة البحرية المصري الجديد أكثر وضوحاً في أهمية الكتابة للإنعقاد ، كما ورد في الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة التي تعتبر التصرف باطلاً إذا لم يكتب كتابة رسمية . أما الكتابة في القانون البحري الليبي فهي للإثبات ، حيث يجوز إثبات العقد بكافة وسائل الإثبات .

(2) علي البارودي. مرجع سابق، ص 40 .

(3) رفعت فخري،علي عبد الرحيم . مرجع سابق، ص 97 ، حيث إن قانون التجارة البحرية المصري قد أورد أحكاما خاصة ببيع السفينة ولا يوجد مثلها في القانون البحري الليبي ، لذلك لابد من الرجوع الى الأحكام الخاصة ببيع المنقولات في القانون المدني ، والاستفادة

بيع الربان للسفينة:

الأصل أن بائع السفينة يجب أن يكون مالكاً لها أو وكيلاً عن المالك مفوضاً في بيعها ، وهذا الأصل يسري على الربان ، ومن ثم ليس للربان أن يبيع السفينة إلا بتوكيل خاص من مالكها .

إلا أن المادة 125 من القانون البحري تستثني من هذا الأصل العام حالة واحدة يجوز فيها للربان أن يبيع السفينة بغير توكيل صريح من المالك ، حيث نصت على:«يقع باطلاً بيع الربان للسفينة بدون تفويض خاص من صاحبها ، إلا إذا ثبت قانوناً وحسب الأصول أن السفينة غير صالحة للملاحة ، ويجري البيع وفقاً لتعليمات صاحب السفينة والا فبالمزاد العلني».

من هذا النص يظهر أنه في حالة بيع الربان للسفينة ، ينبغي أن تتوفر الشروط الآتية : .

1. أن تصبح السفينة غير صالحة للملاحة، والربان في هذه الحالة لا يعتبر انه يبيع سفينة، لأن السفينة ترتبط بشرط صلاحيتها للملاحة، فهو يبيع حطام السفينة. وقد قدر المشرع أن تكون مصلحة المالك أن يعثر الربان في هذه الحالة على مشتري لهذا الحطام وخاصة إذا كانت السفينة في الخارج.
2. أن تثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة قانوناً وحسب الأصول ويتم ذلك بفحصها من قبل خبراء متخصصين .
3. أن يتم البيع وفقاً لتعليمات صاحب السفينة، فإذا لم توجد فيتم البيع بالمزاد العلني .

التصرف في السفينة لأجنبي:

تنص المادة 73 من القانون البحري على أنه:«على مالك السفينة الليبية إذا أراد بيعها لأجنبي أو تفكيكها أن يخطر بذلك السلطات الليبية المختصة

من بعض النصوص التي تشترط إجراءً معيناً لصحة التصرفات التي ترد على السفينة في القانون البحري كنص المادة 20 .

، ويحق لهذه السلطات أن تعترض على التصرف أو التفكيك حماية للمصلحة العامة أو لحقوق الغير خلال ستين يوما من إعلامها بالعزم على ذلك ، كما يحق لها أن تستملك السفينة لقاء ثمن معقول ، وعلى السلطات المختصة أن تشهر العزم على البيع أو التفكيك عند إبلاغها به ويجب أن تقدم للسلطات الاعتراضات على ذلك خلال ثلاثين يوما من الإعلان .

وتطبق الأحكام ذاتها إذا آلت السفينة الليبية لأجنبي بطريق الإرث أو الوصية أو إذا فقد صاحبها جنسيته الليبية».

من النص أعلاه يظهر إهتمام المشرع بالأسطول التجاري لأن إنتقال ملكية السفينة الى أجنبي يؤدي الى الأضرار بحجم الأسطول التجاري الذي تهتم الدولة بالمحافظة عليه .

ويقع باطلاً بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة لأجنبي إلا بموافقة السلطات المختصة (المادة 74 من القانون البحري).

الفرع الثاني

بنـاء السفينة

يعتبر بناء السفن إحدى الطرق المألوفة لإكتساب ملكيتها ، ولكن القانون البحري الليبي لم يتضمن أحكاما خاصة بعقد بناء السفينة ، ولذلك فإن بناء السفينة في هذه الحالة يخضع للقواعد العامة ، سواء في عقود العمل أو عقود المقاولة .

ورغم أن ليبيا قد خطت الخطوات الأولى نحو إقامة صناعة بناء السفن إلا أنه لازالت هذه الصناعة الوليدة لا تسمح لها الوفاء بكل احتياجاتها من السفن .

ويفرق الفقه عادة بين أسلوبين لبناء السفن ، الأول يسمى البناء المباشر أو الاقتصادي ، أما الثاني فيسمى البناء غير المباشر أو بثمن جزافي .

وصورة الأسلوب الأول هو أن يتولى طالب البناء بنفسه عملية بناء السفينة ، فيقوم بشراء المواد اللازمة ويتعاقد بأسمه مع العمال والفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إدارته وإشرافه ، أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد لحسابه ويتعاقد مع العمال والفنيين بأسم المجهز وتحت إشرافه .

ولا يثير هذا الأسلوب في بناء السفن أية صعوبات قانونية ، لأن الباني والمالك هو نفس الشخص ، وعليه تكون الملكية لشخص واحد من بداية البناء الى الإنتهاء منه .

ولكن هذا الأسلوب من البناء أصبح نادراً في الوقت الحاضر إلا بالنسبة للسفن الصغيرة غير المعقدة كسفن الصيد ، حيث أصبحت الشركات المتخصصة ببناء السفن تقوم ببناء السفن المتطورة والتي يعجز أسلوب البناء المباشر على القيام بها .

أما صورة الأسلوب الثاني فهو أسلوب البناء غير المباشر أو بثمن جزافي ، حيث يقوم طالب البناء بالتعاقد مع شركة متخصصة ببناء السفن على بناء سفينة وفقا لمواصفات معينة وتسليمها له بعد تمامها لقاء ثمن معين.

وبرز الخلاف بين الفقهاء حول تكييف هذا العقد ، فإتجاه يرى أنه عقد مقاولة، ولكن في عقد المقاولة يتعهد المقاول بالقيام بعمل بناءاً على طلب رب العمل ولحسابه وبمواد مملوكة لهذا الأخير[1] ، كما أن عقد المقاولة يكون بإشراف وتوجيه صاحب العمل ، ولا ينجز بناء السفينة بهذه الطريقة ، فطالب البناء لا يقوم بالإشراف والتوجيه المعروفين في عقد المقاولة على الرغم من إطلاعه على مراحل الإنجاز، وأحياناً يوكل خبراء لمعاينة بناء السفينة . ويترتب على تكييف العقد بأنه مقاولة ، إن السفينة تكون مملوكة لطالب البناء منذ بدء البناء .

لذلك يرى إتجاه آخر وهو الراجح أن عقد بناء السفينة ليس إلا عقد

(1) رفعت فخري،علي عبد الرحيم . مرجع سابق . ص 86 .

بيع ، ولأن محل البيع هو السفينة الجاهزة الصالحة للملاحة ، فهو عقد بيع الأشياء المستقبلية أو بيعاً تحت التسليم [1] .

ويترتب على تكييف العقد بأنه عقد بيع أشياء مستقبلية أو بيع تحت التسليم ، إن الباني يظل مالكاً للسفينة حتى تمام بنائها وتسليمها لطالب البناء . ويترتب على ذلك عدة آثار أهمها ، إن الباني يتحمل تبعة هلاك السفينة قبل تسليمها لطالب البناء ، فينفسخ البيع ويسترد طالب البناء المبالغ التي سبق له دفعها .

وكذلك إذا أفلس الباني أثناء البناء ، فليس لطالب البناء إسترداد السفينة من التفليسة لأن ملكيتها ما زالت للباني ، ويقتصر حقه على الدخول في التفليسة بمقدار ما دفعه من مبالغ ، ويخضع بالتالي لقسمة الغرماء . كما أنه إذا فرض أن الباني كان قد رتب على السفينة أثناء البناء حقاً عينياً كالرهن مثلاً فإن هذا الرهن صحيح لأنه صادر من المالك ، فيتلقى طالب البناء ، السفينة وهي محملة بهذا الحق العيني[2] .

على أنه إذا كانت هذه هي الأحكام العامة لانتقال الملكية في عقد البيع تحت التسليم ، فليس هناك ما يمنع من أن يتفق الطرفان بشكل صريح على وضع شرط في عقد بناء السفينة يتضمن إنتقال ملكيتها تدريجيا الى طالب البناء حتى إذا ما أكتمل بناؤها أصبحت ملكاً له .

كذلك قد يلجأ طالب البناء لحماية نفسه من خطر إفلاس الباني الى الحصول على رهن لصالحه على السفينة وهي في دور البناء بحيث يستطيع في حالة إفلاس الباني الحصول على ما دفعه من أقساط نقدية بالأولية من الدائنين وعدم الخضوع لقسمة الغرماء .

ولهذا أراد بعض الفقه تجنب مثل هذه المخاطر، فكييف عقد البناء، بأنه عقد بيع معلق على شرط واقف، وهو تسليم السفينة، ونتيجة لذلك يكون المشتري مالكاً للسفينة بأثر رجعي، أي من تاريخ انعقاد العقد، ولا يسأل المشتري عن الهلاك ما دام تمام البيع مرهون بالتسليم الذي لا يتحقق

(1) محمد السيد الفقي- مرجع سابق، ص 98 .
(2) علي البارودي . مرجع سابق، ص 46 .

إلا بعد إتمام البناء. لكن وجه لهذا التكييف انتقاد بأنه جعل تسليم السفينة هو الشرط الواقف ، والتسليم التزام رئيسي للعقد ولا يمكن أن يكون الالتزام شرطا[1] .

أما فيما يتعلق بالتزامات كل من البائع (الباني) والمشتري (طالب البناء) ، فإن هذا العقد يخضع لأحكام عقد البيع ، فيقع على المشتري التزام دفع الثمن وفقاً للاتفاق المبرم بين الطرفين وفي العادة يدفع جزء من الثمن مقدما ، والباقي على دفعات لحين التسليم . ويقع على البائع الالتزام بتسليم السفينة صالحة للملاحة وفقاً للمواصفات التي تم الاتفاق عليها ، كما أن الباني يضمن العيوب الخفية التي تظهر في السفينة .

ولقد قضي بأنه يجوز للغير أن يرجع على الباني مطالباً بالتعويض عن الضرر الذي أصابه من وجود العيب الخفي في السفينة ، وذلك لا على أساس المسئولية العقدية ، بل على أساس القواعد العامة في المسئولية التقصيرية[2] .

ويعتبر عقد بناء السفينة عملاً تجارياً بنص المادة الخامسة من القانون التجاري الليبي، ولكن عقد بناء السفينة لا يعتبر تجارياً دائما إلا بالنسبة الى الباني الذي يشتري الأدوات والمواد ويتعاقد مع العمال بقصد بيع السفينة بعد صنعها ، أما بالنسبة الى المجهز فإن العقد يكون تجارياً إذا تعلق الأمر بسفينة تجارية، ومدنياً إذا كانت السفينة معدة للصيد أو النزهة .

---

(1) لطيف جبر كوماني . مرجع سابق . ص 53 .

(2) أنظر:علي البارودي . مرجع سابق . ص 46 .

المطلب الثاني

صور ملكية السفينة

تطورت صور ملكية السفينة بتطور قيمة السفن ، فقد كانت السفينة قديماً بدائية وقليلة القيمة، لذلك كانت أهم صور ملكية السفينة هي أن تكون مملوكة ملكية كاملة للأفراد، إذ كان الفرد يستطيع أن يملك أكثر من سفينة، ومع إرتفاع قيمة السفن لم يعد بمقدور كل فرد تملك السفينة، فازدادت أهمية الملكية على الشيوع، حيث يشترك عدة أفراد في تملك سفينة واحدة ، ثم أصبحت الشركات هي الأقدر على شراء السفن وتملكها أو بنائها وتجهيزها للملاحة ، وأصبحت هذه الصورة من الملكية هي الشائعة أو المألوفة في نطاق الاستغلال البحري منذ نهاية القرن التاسع عشر .

ولكن ملكية السفن واستغلالها، لم تعد وقفاً على الأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية الخاصة، ولم يعد نشاط الدولة قاصراً على تسيير سفن الخدمات العامة والسفن الحربية، بل أصبح أيضاً لأغراض الاستغلال التجاري أو الصيد.

هذه الصور جميعها موجودة في الوقت الحاضر، ولكنها تتفاوت في الأهمية ، فقد إنحصر مجال السفن المملوكة للأفراد أو على الشيوع بالملاحة الساحلية أو لملاحة الصيد، بينما تبرز أهمية تملك الدولة والشركات الكبيرة للسفن [1].

---

(1) ميناء تعني ميناء تمت تسميته وتحديده كميناء ضمن الجدول (1)، جدول الموانئ الوارد في القواعد والتعليمات. سلطة الميناء تعني سلطة الميناء المختصة التابعة للحكومة أو الوكالة أو الشخص الاعتباري المعين من قبل الحكومة أو الوزير أو السلطة المختصة، و ذلك بموجب قرار أو قانون أو مرسوم أو امتياز أو أي محرر قانوني آخر، وذلك لغرض إدارة ميناء معين في الدولة المعنية من دول المجلس أو تشغيل الميناء أو إدارتها أو تشغيل مجموعة من الموانئ أو إدارتها بموجب هذه القواعد والتعليمات وضمن حدود معينة. القواعد والتعليمات تعني قواعد وتعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية. منظمة ROPME تعني المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية.

وملكية الفرد للسفينة لا تحتاج الى الشرح وكذلك ملكية الشركة لأنها شخص معنوي وملكيتها للسفينة كملكية الفرد لها، ولذلك سنقتصر على دراسة الملكية الشائعة للسفن لانفرادها بأحكام خاصة وعلى ملكية الدولة للسفن ، وذلك في الفرعين التاليين .

الفرع الأول

ملكية السفينة على الشيوع

يعد الشيوع البحري من الصور القديمة لملكية السفينة واستغلالها، وقد كانت هذه الصورة بسبب مخاطر الملاحة البحرية الجسيمة في الماضي ، وتكون الملكية شائعة طبقا لنص (المادة 834 من القانون المدني الليبي) إذا تعدد الملاك في شيء لا يمكن تقسيمه بحيث يكون لكل واحد منهم حصة مفروزة فيه ، ولما كانت السفينة من الأشياء التي لا تقبل التجزئة بطبيعتها ، فإنه إذا اشترك شخصان أو أكثر في ملكية سفينة كانت شائعة بينهم .

والشيوع قد يكون إختيارياً ، كما لو اشترك شخصان أو أكثر في شراء سفينة ، وقد يكون إجبارياً ، كما لو انتقلت ملكية السفينة بالإرث الى عدة ورثة .

وتقسم السفينة في معظم الدول وفقاً لما استقر عليه العرف البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط منذ قرون طويلة الى أربع وعشرين حصة متساوية غير قابلة للتجزئة تسمى كل منها قيراطا[1] .

والأصل أن تحسب حصص الشركاء على الشيوع متساوية ، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك (مادة 834 من القانون المدني الليبي) .

ويرى جانب من الفقه إن الشيوع البحري يعامل على أنه شركة ،

(1) والتقسيم من اصل عربي ، علي البارودي . مرجع سابق، ص 51 .

باعتباره يهدف الى الاستثمار التجاري ، ولكنها شركة من نوع خاص فهي ليست شركة أشخاص لإنعدام الأعتبار الشخصي ، ولا شركة أموال لعدم تحديد مسئولية الشركاء ، ويرتبون على ذلك أنه في حالة قصور النصوص الخاصة بالشيوع البحري يتعين الرجوع الى القواعد الخاصة بالشركات دون القواعد الخاصة بالشيوع في القانون المدني[1] .

إلا أن الرأي الراجح يرى أن الشيوع البحري هو شيوعاً عادياً و تنطبق عليه القواعد المقررة للشيوع في القانون المدني في حالة قصور النصوص في القانون البحري ، فالشيوع حالة سلبية في كثير من الأحيان لم يردها المشتاعون ، أما الشركة فهي تصرف إيجابي سعت اليه إرادة الشركاء .

كذلك فإن الشركاء على الشيوع لا ينشئون شخصاً معنوياً تنتقل اليه ملكية حصصهم ، بل يبقى كل منهم مالكاً لحصته يستطيع بيعها أو رهنها[2].

وإذا كان القانون البحري الليبي لم يعالج موضوع الملكية الشائعة تفصيلا ، إلا أنه أورد في المادة 110 منه ما يلي:«يجب اعتماد رأي الأغلبية في كل ما يختص بمصلحة المالكين المشتركة وتحصل الأغلبية باتفاق عدد من الشركاء تزيد قيمة حصصهم على نصف قيمة السفينة .

على أن القرارات بتغيير غاية التجهيز والقرارات المناقضة لشروط عقد التجهيز لا تكون صحيحة إلا إذا اتخذت بالإجماع».

ويفهم من النص إن إتخاذ القرارات من قبل المالكين للسفينة تكون بالأغلبية، وتحدد الأغلبية بتملك ما يزيد على نصف قيمتها، ولكن النص تطلب الإجماع في القرارات التي تصدر بشأن تغيير غاية التجهيز أو القرارات المناقضة لشروط التجهيز، نظراً لخطورة مثل هذه القرارات على إستثمار السفينة.

لذلك فالأصل أن تكون إدارة الشيوع البحري للأغلبية القيمية لا

(1) رفعت فخري، علي عبد الحليم . مرجع سابق، ص 109 .

(2) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق، ص 79 .

للأغلبية العددية، أي لمن يملك ما يجاوز نصف السفينة ولو كان شخصاً واحداً.

كما يمكن أن يتفق الشركاء المشتاعون على طريقة لإدارة السفينة ، كأن يعينوا لإدارة السفينة مديراً سواء أكان منهم أو من الغير، ويسمى المجهز المدير ، وله أن يقوم بكافة أعمال الإدارة المعتادة كإبرام عقود النقل ، وتعيين الربان والملاحين ، وتمثيل أصحاب السفينة أمام القضاء، ولكن ليس للمجهز المدير القيام بأعمال التصرف كبيع السفينة أو أن يعقد تأميناً عليها إلا بتفويض خاص (المادة 1/112 من القانون البحري) .

ويمكن إيراد قيود على سلطة المجهز المدير في الإدارة، غير أنه لا يجوز الاحتجاج بهذه القيود على الغير حسن النية (المادة 113 من القانون البحري)

ويملك كل شريك في الشيوع حصته في السفينة ملكاً تاماً ، فله أن يبيعها وأن كان لبقية الشركاء أن يستعملوا حق الشفعة استناداً لنص (المادة 835 من القانون المدني الليبي). ويجوز للشريك أيضاً أن يرهن حصته الشائعة في السفينة بشرط الحصول على موافقة أغلبية الشركاء. ويقتسم الشركاء الأرباح الناتجة عن استغلال السفينة كل بنسبة حصته في الشيوع ، ويتحملون ديون السفينة كل بقدر حصته.

والشركاء مسئولون على وجه التضامن تجاه الغير إذا تعلق الأمر بإستغلال سفينة تجارية أي بعملية تجارية، لأن التضامن مفترض في المواد التجارية، ويجوز لكل شريك أن يحدد مسئوليته الناتجة عن عمل إدارة لم يوافق عليه، بترك حصته في السفينة، وتوزع هذه الحصة على بقية الشركاء بنسبة حقوق كل منهم في السفينة (المادة 2/111 من القانون البحري الليبي).

وتورد المادة 109 من القانون البحري الليبي نصا خاصا بربان السفينة إذا كان شريكا مشتاعا وقرر الملاك المشتاعون عزله فيحق له أن يتخلى عن الشركة في السفينة وأن يطلب تصفية حصته. ويكون تقدير قيمة الحصة بمعرفة أهل الخبرة بالاتفاق أو عن طريق القضاء، على أن يمارس حق التخلي

من قبل الربان خلال ثلاثين يوما من يوم إخطار شركائه له.

إنقضاء الشيوع البحري:

لا ينقضي الشيوع البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، لأن الحصة يمكن أن تنتقل من شخص إلى آخر، وإنما ينقضي الشيوع بانقضاء حق الملكية سواء بهلاك السفينة ذاتها أو باتفاق المشتاعين على بيعها.

الفرع الثاني

ملكية الدولة للسفينة

قد تمتلك الدولة سفناً تجارية تستغلها في التجارة البحرية ، ولا يقتصر أسطولها على السفن الحربية أو سفن المرافق العامة (كسفن التفتيش وسفن الحجر الصحي). لذلك فقد صدر القانون رقم 33 لسنة 1975م بشأن إنشاء الشركة الوطنية العامة للنقل البحري ، حيث جاء في المادة الثالثة منه:«إن غرض الشركة هو القيام بجميع أعمال النقل البحري على اختلاف أنواعها سواء لحسابها أو لحساب الغير».

وتثير ملكية الدولة للسفن التجارية صعوبات قانونية ترجع الى ما تتمتع به سفن الدولة من حصانة تمنع الحجز عليها أو مقاضاتها باعتبارها ذات سيادة وسلطان .

ولقد ثار التسأول في أعقاب الحرب العالمية الأولى حول مدى تمتع سفن الدولة بهذه الحصانات ، فذهب القضاء الإنجليزي الى ضرورة تمتع سفن الدولة بحصانة خاصة حتى ولو كانت مخصصة للاستغلال التجاري ، بينما كان القضاء الفرنسي يرى سقوط الحصانة في هذا الفرض ، وإمكانية

مقاضاة الدولة كأي مجهز خاص أمام المحاكم العادية[1] .

وقد انتهى هذا الخلاف بإبرام معاهدة بروكسل في 1926/4/10 الخاصة بحصانة سفن الدول والمعدلة ببرتوكول 1934/5/24م.

أحكام معاهدة بروكسل لعام 1926م

أولاً: بالنسبة للسفن التجارية المملوكة للدولة

تنص المادة الأولى من المعاهدة على أن هذه السفن وكذلك الدولة التي تملكها أو تستغلها، تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن لنفس قواعد المسئولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشحنات والأمتعة المملوكة للأشخاص، وعلى ذلك لا تتمتع هذه السفن بأية حصانة خاصة، فتخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول ويجوز الحجز عليها.

ثانياً: بالنسبة للسفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة

وهذه هي السفن التي تتمتع بالحصانة ويترتب على ذلك عدم جواز توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي عليها .

ومع ذلك فإن المعاهدة تجيز لذوي المصلحة أن يرفعوا دعاويهم أمام المحاكم المختصة في الدولة التي تملك السفينة أو تستغلها بدون أن يكون لها التمسك بأي حصانة في الحالات التالية :

1. بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالتصادم أو الحوادث البحرية الأخرى.
2. بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والخسائر المشتركة.
3. بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات أو غيرها في العقود المتعلقة بالسفينة.

ويشترط في هذه الحالات الثلاث أن يرفع أصحاب الشأن دعاويهم

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق . ص 53 .

أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة ، لا أمام محاكم أية دولة أخرى ، كما أنه لا يجوز مباشرة أي إجراء تنفيذ على هذا النوع من السفن.

الفصل الثاني

النظام القانوني للسفينة

تعتبر السفينة ذات أهمية كبيرة بالنسبة للدول، فالسفن التجارية سواء كانت الدولة هي التي تملكها أو كانت لأفراد أو لشركات من رعاياها ، فهي تمثل عنصر هام من عناصر تقدمها ورخائها سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب وفي وقت السلم تحمل سفن الدولة صادراتها ووارداتها عبر البحار ، وتصل بينها وبين الدول الأخرى ، وفي وقت الحرب تؤدي السفن دوراً مهماً في دعم العمليات العسكرية بقيامها بعمليات التموين .

لذلك تهتم الدول بالسفينة ، فتقوم بتنظيم جنسيتها وتقيد نقل ملكيتها للأجنبي وتشترط ضرورة تسجيلها وما يرد عليها من تصرفات في سجل السفن ، وحفظ أوراقها ووثائقها على ظهرها ، وكذلك خضوعها لوجوه الاشراف الأخرى التي تنظمها لوائح الإدارة .

وسنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث ، نخصص المبحث الأول للكلام عن جنسية السفينة والمبحث الثاني للكلام عن تسجيل السفينة والمبحث الثالث نتكلم عن أوراق السفينة .

المبحث الأول

جنسـية السفينة

تعتبر الجنسية رابطـة قانونيـة بـين الفـرد والـدولـة تعبر عـن الـولاء السياسي الذي يربط هذا الفرد بدولته . ولا تمنح عادة إلا للشخص الطبيعي أو الاعتباري ، فلا تمنح للأموال أو للأشياء ، لذلك فقد ذهب قسم من الفقه إلى عدم إعتبار جنسية السفينة جنسية بالمعنى الصحيح لها، وإنما هي مجرد تعبير عن تسجيل السفينة في دولـة معينة ، وعن كون الدولة تمـارس نوعا من الرقابة عليها ، والواقع أن تسجيل السفينة وجنسيتها أمران متميزان ، بدليل أنـه يمكن تسجيل السفينة فـي ميناء غير تابع للدولة التي تحمل السفينة جنسيتها . هذا فضلاً عن عدم كفاية التسجيل لتفسير بعض الآثار المترتبة على تمتع السفينة بجنسية دولة معينة[1] .

ومع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية كما هو الحال بالنسبة للطائرة، وذلك لما للسفينة من أهمية كبرى في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية، وحيث إن السفينة تجوب البحار والمحيطات بعيدا عن رقابة الدولة ، وهي في مياه لا تخضع لسيادة دولة معينة ، لذلك يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ، ضماناً للنظام القانوني على ظهرها .

وسنبحث فيما يلي تباعاً في أربعة مطالب ، الشروط العامة لاكتساب السفينة للجنسية ، شروط اكتساب السفينة للجنسية الليبية ، كيفية إثبات الجنسية ، وأخيراً أهمية اكتساب الجنسية .

---

(1) رفعت فخري، علي عبد الرحيم . مرجع سابق، ص 196 .

المطلب الأول

الشروط العامة لاكتساب السفينة للجنسية

لكل دولة السلطة التقديرية في منح جنسيتها للسفينة ، ولها مطلق الحرية في تحديد الشروط الواجب توافرها لاكتساب جنسيتها ، وتمنح الدولة جنسيتها للسفينة متى توافرت في نظرها الشروط التي تضمن ولاء السفينة لها ، ولاشك في أن هذه الشروط تتغير وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية

ورغم أن بعض الدول لا تتطلب أي شرط لمنح جنسيتها وتكتفي بتسجيل السفينة في موانئها ، إلا أن غالبية الدول تشترط ، بصفة عامة ، لإعتبار السفينة وطنية شرط أو أكثر من الشروط التالية :.

1- فقد تشترط الدولة أن تكون السفينة قد بنيت فيها حتى تكتسب جنسيتها، ويكون ذلك بطبيعة الحال إذا كانت الدولة قادرة ومهيأ لها الإمكانيات للقيام بتصنيع السفن فتريد في هذه الحالة حماية صناعتها الوطنية .

فقد اشترطت فرنسا في تشريع 1793/9/21م هذا الشرط، واشترطت معه أن تكون السفينة مملوكة كلها لفرنسيين وأن يكون الربان وضباط السفينة وثلاثة أرباع بحارتها على الأقل من الفرنسيين ، ثم عدلت عن شرط البناء بالقانون الصادر في 1866/5/19 عندما ثبت لها أن تكاليف صناعة السفن في الخارج أقل كلفة.

أما في إنجلترا فكان بناء السفينة شرطا لاكتساب الجنسية منذ عام 1660 وذلك حتى صدور قانون الملاحة عام 1894م حيث عدلت عن هذا الشرط .

ومن البديهي فإن هذا الشرط لا تستطيع أن تفرضه الدول التي ليست لديها القدرة والإمكانية على بناء السفن ، لأن ذلك سوف يحد من قدرة الدولة لتكوين أسطولٍ تجاري قادر على الوفاء باحتياجاتها . ومن ناحية أخرى فإن هناك دولاً تقدمت فيها هذه الصناعة واستقرت الى الحد الذي

لم تعد بحاجة الى حماية أخرى ، فلا ترى ضرورة لفرض هذا الشرط من الناحية القانونية رغم أن بناء السفينة يكون دائما في موانئها ، وذلك كما هو الحال في إنجلترا وأمريكا في الوقت الحاضر[1] .

2- وقد تشترط الدولة أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لوطنيين ، ويهدف هذا الشرط الى بقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية مالكيها ، وقصر حماية الدولة على السفن الوطنية . فإنجلترا تشترط أن 1تكون السفينة مملوكة كلها لمن يحمل الجنسية البريطانية وذلك بموجب المادة الأولى من قانون الملاحة التجارية الصادر في 1894/8/25م.

أما فرنسا فإنها تشترط أن تكون السفينة مملوكة بنسبة النصف على الأقل لفرنسيين ، وإذا كان هؤلاء يقيمون في الخارج فلا بد من إتخاذهم موطن مختار في فرنسا ، أو أن تكون مملوكة كلياً لشركات يوجد مركز إدارتها الرئيسي في فرنسا ، وإذا كانت الشركة ذات مسئولية محدودة يشترط أن يكون المديرون جميعا ونصف رأسمالها على الأقل فرنسيين .

ولكن بالنسبة للدول التي تحتاج الى رأس المال الأجنبي لعدم كفاية رأس المال الوطني ، لا تتطلب عادة قدرا كبيرا من الملكية الوطنية ، فتسمح للأجانب بتملك سفن ترفع علمها ، وتكتفي هي بالإشراف على إستغلال هذه السفن .

3- وقد تشترط الدولة أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الوطنين ، وذلك من أجل حصر هذه الأعمال بالوطنيين الذين يعهد اليهم إدارة السفينة ورعاية مصالح الدولة، وتتمثل فيهم رابطة الولاء البشري للسفينة في عرض البحر.

ولكن الدولة التي لا تتوفر فيها الكوادر المدربة على إدارة السفن والقيام بالأعمال التي يتطلبها البحر، فإنها لا تستطيع أن تضع مثل هذا الشرط ، بل قد تشترط نسبة معينة يترك تحديدها للوزير المختص ، حتى يمكن تعديلها تبعا لظروف الدولة وإمكانياتها البشرية .

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق، ص 57 .

المطلب الثاني

شروط إكتساب السفينة للجنسية الليبية

تنص المادة الثانية من القانون البحري الليبي على أنه (تعتبر السفينة ليبية مهما كانت حمولتها إذا كان مربطها مرفأ ليبيا وكان نصفها على الأقل يملكه أشخاص ليبيون أو شركات ليبية .

وإذا دعت مصلحة البلاد يجوز لوزير المواصلات بعد استشارة وزير المالية أن يدخل في حكم الليبيين والشركات الليبية الأشخاص الأجانب والشركات الأجنبية بشرط أن يكون موطن الأشخاص أو محل إقامتهم في ليبيا وان تكون الشركات الأجنبية مؤسسة في ليبيا أو مقر عملها الرئيسي أو نشاطها في ليبيا) .

من النص السابق نجد إن المشرع الليبي قد وضع شرطين لإكتساب السفينة للجنسية الليبية أحدهما يتعلق بتسجيل السفينة والآخر يتعلق بملكية السفينة .

أولاً: شرط تسجيل السفينة

يشترط لإكتساب الجنسية الليبية أن تسجل السفينة في أحد الموانئ الليبية ، وبغض النظر عن حمولتها ، وعند ذلك تستطيع أن ترفع العلم الليبي الذي يدل على جنسية السفينة .

وتعتبر في منزلة السفن الليبية حسب ما ورد في المادة الثالثة من القانون البحري الليبي :

1. السفن السائبة في البحر التي تلتقطها سفن ترفع العلم الليبي.
2. السفن المصادرة لمخالفتها للقوانين الليبية، وعلى هذه السفن أن ترفع العلم الليبي أثناء السفر.

ثانياً: شرط ملكية السفينة

من نص المادة الثانية من القانون البحري ، فإن السفينة لا تكتسب الجنسية الليبية إلا إذا كان نصفها على الأقل مملوكا لشخص أو أشخاص ليبيين أو شركات ليبية .

ولا يفرق النص فيما يخص الشخص الاعتباري بين شركات الأشخاص أو شركات الأموال ، فيكفي أن تكون الشركة ليبية ، ويتحقق ذلك متى كانت ليبيا هي مقر المركز الرئيسي لإدارة الشركة ، ويلاحظ إن المشرع لم يشترط توافر نسبة ليبية معينة في رأس مال الشركة أو في إدارتها ، ومعنى ذلك أنه إذا توافرت الشروط الأخرى ، يجوز أن تكتسب السفينة الجنسية الليبية حتى ولو كانت تملكها شركة يملك راس مالها أجانب واتخذت مركز إدارتها الرئيسي في ليبيا، رغم أن الفقرة الثانية من المادة الثانية تسمح لوزير المواصلات (النقل البحري حالياً) إذا دعت مصلحة البلاد وبعد التشاور مع وزير المالية، أن يمنح الجنسية الليبية للسفينة التي يملكها أجانب مقيمين في ليبيا أو شركات أجنبية قد تم تأسيسها أو مركز إدارتها الرئيسي في ليبيا.

ولم يشترط القانون الليبي لمنح السفينة الجنسية الليبية أن تكون قد تم تجهيزها أو بناؤها في ليبيا ، وعلى الرغم أن ليبيا قد خطت الخطوات الأولى لإقامة صناعة بناء السفن ولكنها لازالت لا تلبي كل احتياجات ليبيا من السفن باعتبارها تملك شريط ساحلي عريض على البحر .

كما أن القانون البحري لم يستوجب أن يعمل عليها أفراد طاقم كلهم أو بعضهم ممن يحملون الجنسية الليبية، رغم أن القانون قد الزم مجهز السفينة أن يستخدم ملاحيه وعماله الفنيين من الوطنيين إلا إذا تعذر عليه ذلك لعدم وجود وطنيين تتوفر فيهم المؤهلات اللازمة (المادة 139 من القانون البحري).

ولكن الظروف قد تغيرت منذ وضع القانون البحري سنة 1953م حتى وقتنا الحاضر ، فقد ظهرت في ليبيا خبرات فنية ومؤهلات عالية من الوطنيين ، لذلك فإن الأمر يستدعي أن يتدخل المشرع لتحديد نسبة من فئات الطاقم المختلفة ممن تتوافر فيهم الخبرات الفنية المطلوبة .

المطلب الثالث

إثبات جنسـية السفينة

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه فوق ساريتها ، وهو دليل مادي واضح على الجنسية ، وكل سفينة لابد أن ترفع علمها ، وذلك لأن السفينة التي تعبر البحار دون علم يدل على جنسيتها تعتبر سفينة قرصنة يجوز مطاردتها والقبض عليها[1] .

ولكن العلم ليس إلا دليل ظاهر فهو ليس دليـلاً قاطعاً ، فقد ترفع السفينة علماً غير علمها لسبب أو آخر ، فيتعرض ربان السفينة للعقوبات المقررة في قانون دولته .

لذلك يكون من الأفضل إتباع أسلوب آخر أكثر تأكيدا على جنسية السفينة من العلم الذي ترفعه ، فلا يعتد بإثبات جنسية السفينة إلا بموجب السند الذي تصدره السلطات الرسمية المختصة في الدولة التابعة لها السفينة بعد التحقق من الشروط التي تحددها لاكتساب الجنسية .

وبموجب أحكام القانون رقم 82 لسنة 1970م تختص المؤسسة العامة للموانىء والمنائر بإصدار شهادة تفيد منح السفينة الجنسية الليبية ، وتعتبر هذه الشهادة بذاتها كافية لاعتبار أن السفينة ليبية ، وبالتالي تخضع لأحكام القانون الليبي .

علم المجاملة

الأصل أن السفينة لا تحمل إلا علم الدولة التي تحمل جنسيتها ، إلا أن بعض الدول تسمح برفع علمها بدون أي شرط وإنما تكتفي ، لترفع السفينة علمها بتسجيلها في أحد موانئها ، بغض النظر عن جنسية ملاك هذه السفينة أو الطاقم الذي يعمل عليها .

وقد أطلق على العلم الذي ترفعه هذه السفن علم المجاملة ، لعدم وجود

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق، ص 63 .

رابطة حقيقة بين هذه السفن والدولة التي ترفع علمها ، وإنما يتم ذلك مقابل رسوم محددة أو لاعتبارات المجاملة بين الدولة ومجهز السفينة .

وترفع السفينة علم المجاملة لأسباب قد تكون مشروعة أو غير مشروعة منها التهرب من تطبيق المعاهدات الدولية أو من إشراف ورقابة الدول التي تنتمي اليها حقيقةً كان تكون السفينة لا تتوافر فيها تدابير الأمن أو الأمان ، أو قد يكون التهرب من الضرائب .

ولقد ترتب على ذلك أن تركت كثير من السفن ، أعلامها الوطنية للاحتماء بأعلام هذه الدول ، هرباً من الأعباء الثقيلة التي تفرضها عليها دولها ، حيث تفاقمت الظاهرة في الوقت الحاضر حتى أصبحت السفن التي تسير تحت ما يسمى بأعلام المجاملة تمثل حوالي 40 % من الأسطول العالمي[1] . فدولة مثل ليبيريا تمتلك أكبر أسطول في العالم ، ففي عام 1976م كان يرفع علمها 2600 سفينة ، كما توجد دول أخرى تسمح برفع علمها للمجاملة مثل بنما وقبرص والصومال وسنغافورة ولبنان وعمان وكوستاريكا وهندوراس[2] .

لذلك فقد أقرت معاهدة دولية حول شروط تسجيل السفن في 1986/2/8م حيث يتعين على كل دولة أن تمسك سجل للسفن التي ترفع علمها ، كما يتعين أن تسجل السفينة لدى دولة معينة ، وأن توجد رابطة حقيقية بين السفينة والدولة ، وهذه الرابطة أما أن يكون عدد لا يستهان به من الطاقم يتمتع بجنسية دولة العلم ، أو أن يكون جزء لا يستهان به من السفينة مملوك لرعايا هذه الدولة ، كذلك يتعين أخيراً أن يكون لمجهز السفينة ممثل مقيم في الدولة التي تحمل السفينة علمها[3] .

---

(1) رفعت فخري، علي عبد الرحيم . مرجع سابق، ص 201 .

(2) علي البارودي . مرجع سابق، ص 63 .

(3) رفعت فخري، علي عبد الحليم . مرجع سابق،ص 201 .

المطلب الرابع

أهمية إكتساب السفينة للجنسية

يترتب على إكتساب السفينة للجنسية فوائد ومزايا عديدة أهمها :.

أولاً: تتمتع السفينة بحماية الدولة التي اكتسبت جنسيتها سواء في المياه الإقليمية للدولة أو في الخارج من قبل السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة ، كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها في زمن السلم وزمن الحرب ، وتستفيد السفينة من هذه الحماية في زمن الحرب خاصة ، إذ يختلف وضع السفينة التابعة لدولة محاربة عن السفينة التابعة لدولة محايدة ، ويعرف القانون الدولي العام مبدأ العلم يغطي البضائع أي يحميها ، أي أن السفينة التي تحمل علم دولة محايدة يجب أن يصرح لها بالتجارة ما لم تكن من المهربات الحربية[1] .

ثانياً: تتمتع السفينة بمزايا لا تتمتع بها عادة السفن الأجنبية ، حيث تخص الدولة السفينة التي تحمل جنسيتها ببعض المزايا التي تكفل تفوق أسطولها البحري وتضمن له الاستمرار في مباشرة نشاطه البحري ، وذلك لأهمية هذا النشاط بالنسبة للاقتصاد القومي ، من ذلك مثلاً قصر الملاحة الساحلية وملاحة الصيد في المياه الإقليمية على السفن الوطنية دون السفن الأجنبية ، حيث تنص المادة الرابعة من القانون البحري الليبي على أنه:«للسفن الليبية والسفن الأخرى المصرح لها وحدها حق الإبحار على السواحل وحق الملاحة التجارية في دخولها هذه المرافئ وخروجها منها».

كذلك تقديم الإعانات والمساعدات المادية والإعفاءات المختلفة لدعم أسطولها التجاري في مواجهة المنافسة الأجنبية .

وقد أنشئت مؤسسة النقل البحري التي تختص بدعم الملاحة البحرية والنقل البحري بكل الوسائل وتأسيس الشركات المتعلقة بشئون النقل البحري

---

(1) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق، ص 55 .

، والإشـراف على الشـركات البحرية القائمة ، كما تعنى بـالإشـراف على التوكيلات البحرية وتمويل وإصلاح السفن .

ثالثاً: تساعد الجنسية عندما تثور مشكلة تنازع القوانين ، في معرفة القانون الواجب التطبيق على ما يتم على ظهر السفينة من تصرفات قانونية أو ما يقع عليها من جرائم خاصةً عندما توجد السفينة في أعالي البحار ولا تقع تحت سيادة دولة معينة .

وقد استقر الـرأي على الأخذ بقانون دولـة علم السفينة ، أي قانون الدولة التي تكتسب السفينة جنسيتها ، حيث يطبق هذا القانون على جميع التصرفات والجرائم التي تقع على ظهر السفينة[1] ، لذلك كان من الضروري أن تتمتع السفينة بجنسية دولة معينة بحيث تعتبر السفن امتداداً للإقليم الذي تحمل جنسيته .

---

(1) وهذا ما نصت عليه المادة التاسعة عشرة من القانون رقم 18 لسنة 1992م بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن بقولها: «الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التي ترفع علم الجماهيرية العظمى تعتبر أنها ارتكبت في أراضيها».

المبحث الثاني

تسجيل السفينة

تفرد معظم التشريعات البحرية تنظيما خاصا لتسجيل السفن في الدولة ، نظراً لما يحققه هذا التسجيل من رقابة وإشراف للدولة على جنسية السفينة التي تحمل علمها وعلى إستيفائها الشروط التي تتطلبها ، وتمكينها من حصر السفن التي يتكون منها أسطولها التجاري .

لذلك فقد عنيت تلك التشريعات بتنظيم القواعد التي تحكم تسجيل السفن عن طريق إعداد سجلات خاصة تتضمن أسم السفينة ونوعها وحمولتها ودرجتها وأسماء مالكيها وجنسياتهم وموطنهم وتاريخ ومكان بناء السفينة ، وسائر التصرفات التي ترد عليها .

وتناول القانون البحري الليبي لسنة 1953م الأحكام الخاصة بتسجيل السفن في الفصل الثاني من الباب الأول ، وقد أخذ القانون بنظام التسجيل العيني ، الذي يتخذ من السفينة ذاتها أساساً للتسجيل بغض النظر عن أشخاص مالكيها ، ولم يقتصر هذا القانون على تنظيم تسجيل السفينة ، بل جعل التسجيل شهراً للتصرفات والمعاملات المتعلقة بالسفن المسجلة .

حيث تقضي المادة 23 من القانون البحري الليبي على أنه:«يجري التسجيل بناءً على تصريح صاحب السفينة أو المحول له أي حق فيها وعلى قبول الشخص الذي يجري التسجيل لصالحة.

ويتم كل من التصريح أو القبول أمام رئيس ميناء التسجيل فيحرر محضراً بذلك. ويجوز أن يتما أمام محرر العقود بموجب ورقة رسمية تبلغ الى رئيس الميناء».

وسنقسم هذا المبحث الى أربعة مطالب، نخصص الأول لمعرفة السفن الخاضعة للتسجيل والثاني لإجراءات التسجيل والثالث للتصرفات التي ترد على السفن والرابع لآثار التسجيل .

المطلب الأول

السفن الخاضعة للتسجيل

تنص المادة 8 / 3 و4 من القانون رقم 62 لسنة 1976م بشأن تعديل بعض أحكام القانون البحري الليبي على:«لا يجوز لأي سفينة أن تسير في البحر تحت علم الجمهورية العربية الليبية إلا إذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون باستثناء السفن الحربية والسفن الحربية المساعدة .

وتعفى من التزام التسجيل سفن الصيد الشراعية وسفن النزهة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرة أطنان والتي لا تبحر عادة مسافة أكثر من أثنى عشر ميلاً بحريا من الشاطئ والمنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ.....».

ويستفاد من هذا النص أن السفن الليبية وحدها التي تخضع لواجب التسجيل ، أما السفن الأجنبية فلا يجوز تسجيلها في ليبيا حتى ولو كانت غير مسجلة في الخارج ، ولو كانت هذه السفن تزاول نشاطها في المياه الإقليمية الليبية بترخيص من السلطات الليبية المختصة .

وبديهي إن التسجيل يسري على كل السفن بغض النظر عن نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة ، سواء كانت تجارية أو ملاحة صيد أو ملاحة نزهة ، وسواء كانت تقوم بالملاحة الساحلية أو في أعالي البحار .

كما يفاد من نص المادة 8 من القانون البحري إن المشرع ألزم السفن التي تتبع الدوائر الرسمية بنظام التسجيل، كسفن الجمارك والشرطة ومصلحة الحجز الصحي ، حيث تسجل في الميناء الذي ترسو فيه عادة .

لذلك فإن السفن التي لا تخضع للتسجيل حسب المادة الثامنة هي:

1. السفن الحربية والسفن الحربية المساعدة.
2. سفن الصيد الشراعية، أما سفن الصيد غير الشراعية فتخضع للتسجيل .

3. سفن النزهة التي لا تزيد حمولتها على عشرة أطنان ، والتي لا تبحر عادة لمسافة أكثر من اثني عشر ميلاً بحرياً من الشاطئ. أي التي لا تتجاوز المياه الإقليمية ، أما سفن النزهة التي تزيد على الحمولة المذكورة والتي تبحر لمسافة تتجاوز المياه الإقليمية فإنها تخضع للتسجيل .

4. المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ، كالصنادل والقاطرات والزوارق والقوارب والرافعات والكراكات وما شابه ذلك .

ووفقاً للمادة 8 من القنون البحري ، فإنه يعد في مكاتب التسجيل في الموانئ ، سجل خاص يسمى دفتر التسجيل ، وذلك وفقاً للإجراءات التي تحددها الجهة البحرية المختصة الموجودة في كل ميناء من الموانئ الليبية ، حيث يناط بهذه السلطة وحدها إعداد السجل المخصص لتسجيل السفينة وطريقة القيد فيه ، وترقيم كل صفحة من صفحاته ، ويتم التوقيع عليها ، وتخصص لكل سفينة صفحة ، بحيث يكون رقم تسجيل السفينة هو رقم الصفحة المخصصة لها .

ويقوم رئيس كل ميناء بالإشراف على التسجيل ، وهو الذي تقدم له الطلبات التسجيل ، كما يتلقى ما يرد على التسجيل من طعون .

المطلب الثاني

إجراءات تسجيل السفن

وفقاً لنص المادة 11 من القانون البحري فإنه يتم تسجيل السفينة بناءً على تصريح (طلب) مكتوب يقدمه مالك السفينة الذي يرغب بتسجيلها الى رئيس الميناء وبحضور شاهدين على الأقل، ويذكر في الطلب حصته في السفينة وسبب ملكيته لها، وإذا كانت السفينة ملكاً لشركة فممثل الشركة بصفته هذه يدلي بتصريحه عنها، ويبرز الأوراق التي تثبت ملكية الشركة للسفينة وكذلك يعرض على رئيس الميناء الاستماع إلى الشهود، ثم يحرر

محضر بما تقدم يوقعه صاحب الطلب والشهود ورئيس الميناء ، ويذكر فيه البيانات الخاصة بالسفينة والتي وردت في المادة العاشرة من القانون البحري ، وهذه البيانات هي :

1. اسم السفينة.
2. رقم التسجيل.
3. تاريخ ومكان بناء السفينة.
4. نوع السفينة (شراعية أو بخارية ....الخ).
5. أبعادها.
6. حمولتها الصافية وحمولتها القائمة.
7. نوع المحركات المستخدمة وقوتها.
8. أسماء المالكين وجنسياتهم ومواطنهم وحصة كل منهم.
9. اسم المجهز المدير وجنسيته وموطنه.
10. ما يوقع على السفينة من حجز أو رهن .

ويرفق مالك السفينة بالطلب المقدم جميع المستندات والوثائق المؤيدة للبيانات السابقة وخاصة تلك التي تثبت ملكيته للسفينة وجنسيته الليبية ، وكذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجلها الأجنبي الذي كانت مقيدة فيه في حالة ما إذا انتقلت ملكيتها من أجنبي الى شخص ليبي ، وذلك منعاً لازدواج تسجيل السفينة .

ويشهر محضر التسجيل بأن يعلق على لوحة خاصة في مكتب ميناء التسجيل ، كما ترسل صورة طبق الأصل من هذا المحضر مصدق عليها من رئيس الميناء الى بقية مكاتب التسجيل في الموانئ الأخرى لتقوم بتعليقها على لوحاتها الخاصة (المادة 12 من القانون البحري).

ويترتب على شهر محضر التسجيل ، عدم جواز الطعن في التسجيل إذا إنقضت ثلاثة أشهر على تاريخ التعليق دون حصول ادعاء أو اعتراض ،

ولا يبقى للمتضرر بعد انقضاء المدة إلا إقامة دعوى التعويض على صاحب التصريح (المادة 13 من القانون البحري) .

ويجوز لكل من يدعي حقاً على السفينة أن يتقدم باعتراض الى رئيس ميناء التسجيل خلال المدة المذكورة ، وبعد إنقضاء هذه المدة تحول الاعتراضات الى قلم كتاب المحكمة الابتدائية التابع لها الميناء ، وعلى قلم الكتاب أن يقوم بتبليغها الى صاحب التصريح بواسطة محضر خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تسلمه لها . ولصاحب التصريح مهلة خمسة عشر يوماً للرد عليها ، ثم يستدعي رئيس المحكمة أطراف النزاع الى جلسة علنية للفصل في الاعتراضات ، ولا يجوز الطعن في الحكم الذي تصدره المحكمة غيابياً إلا بطريق الاستئناف خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تبليغ الحكم (المادة 14 من القانون البحري) .

ووفقاً لأحكام المادة 15 من القانون البحري الليبي يتعين تسجيل السفينة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ بنائها أو امتلاكها ، فإذا تم البناء أو التملك خارج ليبيا ، بدأت المدة المذكورة من تاريخ دخولها المياه الإقليمية الليبية.

ويجوز للسفينة التي تم بناؤها أو تملكها في الخارج أن ترفع العلم الليبي بإجازة يعطيها الممثل القنصلي للدولة الليبية في مكان البناء أو التملك بعد التحقق من ملكية السفينة (المادة 2/15 من الفنون البحري).

ويسلم رئيس ميناء التسجيل ، مالك السفينة بعد تسجيلها شهادة ليبية تشتمل على كافة البيانات المثبتة في سجل السفينة (المادة 35 من القانون البحري).

وعلى رئيس الميناء أن يعطي كل صاحب مصلحة بناءً على طلبه ، شهادة بالبيانات الواردة في دفتر التسجيل وصورة من المستندات المقدمة أو خلاصة عنها (المادة 38 من القانون البحري).

ولمالك السفينة أن يطلب من رئيس ميناء التسجيل منحه شهادة جديدة في حالة فقد أو تلف أو هلاك الشهادة الأصلية (المادة 39 من القانون البحري).

إلغاء التسجيل

نصت المادة 17 من القانون البحري على الحالات التي يجب فيها إلغاء التسجيل حيث بينت بأنه يجب إلغاء التسجيل إذا تم بيع السفينة لشخص أجنبي أو إذا استولى عليها العدو أو إذا احترقت أو هلكت ، وفي هذه الحالات يجب على مالك السفينة أن يعيد سند ملكيتها الى مكتب التسجيل في الميناء الذي سجلت فيه ، وذلك لأجل إلغاؤه وإلغاء صحيفة السجل الخاصة بالسفينة ، وذلك خلال خمسة عشر يوماً إذا وقع البيع أو الهلاك في المياه الإقليمية الليبية وفي خلال ثلاثة اشهر إذا وقع البيع أو الهلاك في الخارج .

ويعاقب مالك السفينة المخالف لهذه الأحكام بالحبس مدة لا تتجاوز شهراً وبغرامة لا تتجاوز خمسين جنيهاً أو بإحدى هاتين العقوبتين (المادة 3/17 من القانون البحري).

وتطبق نفس العقوبة على مالك السفينة الليبية والشريك في ملكيتها الذي لا يقوم بواجب التسجيل ، إذا لم يثبت وجود قوة قاهرة حالت دون إجراء التسجيل (المادة 5/15 من القانون البحري).

وكل سفينة ليبية غير مسجلة تبحر ولا تكون متنقلة من ميناء بنائها أو بيعها الى ميناء تسجيلها توقف عند أول ميناء ليبي تبلغه ، وإذا قبض عليها في البحر تساق الى أقرب ميناء ليبي حيث يحجزها رئيس الميناء ويحرر محضراً بذلك ويحيل هذا المحضر الى المحاكم المختصة (المادة 18 من القانون البحري).

أما في حالة ثبوت التهرب من إجراءات التسجيل لغاية إجرامية ، فإن المحكمة تقرر مصادرة السفينة المحجوزة وبيعها ، ويضاف ثمن البيع الى واردات مكتب الميناء الذي يجب أن تسجل فيه السفينة ، إضافة الى ذلك يعاقب ربان السفينة بالحبس مدة من ثلاثة اشهر الى سنتين وبغرامة تتراوح بين عشرين ومائة جنيه . وإذا ثبت أن عدم التسجيل ناجم عن إهمال أو سهو عوقب كل من مالك السفينة والربان بغرامة تتراوح بين عشرين وخمسين جنيهاً (المادة 19 من القانون البحري) .

المطلب الثالث

إشهار التصرفات التي ترد على السفينة

إن الغرض من نظام التسجيل ، ليس فقط تحديد ذاتية السفينة ومراقبة استيفائها لشروط الجنسية ، وإنما أيضا إشهار ما يرد عليها من حقوق وتصرفات ، وبذلك يستطيع الغير معرفة ما يطرأ على السفينة من تصرفات .

والتسجيل له أهميته من حيث أنه يعتبر مثبتاً للحق ، بمعنى ان من يكتسب حقاً على سفينة مسجلة استناداً الى ما قيد في دفتر التسجيل يوثق له حقه (المادة 21 / 1 من القانون البحري) .

لذلك أوجب القانون تسجيل التصرفات والحقوق الآتية في دفتر التسجيل : .

1. كل اتفاق وكل عقد بعوض أو بغير عوض، وكل حكم واجب التنفيذ، بوجه عام كل عمل غايته إنشاء حق عيني على سفينة مسجلة أو الإخلاء منه أو تعديله أو إسقاطه أو تحويله، لا يكون له أثر بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل (المادة 20 من القانون البحري).

2. الحقوق العينية المترتبة على السفينة والناشئة عن الإرث وذلك بعد إبراز المستندات الدالة على الميراث (المادة 33 من القانون البحري).

3. طلب توقيع الحجز على السفينة والحكم الفاصل في أي نزاع، ويبلغ الى رئيس ميناء تسجيل السفينة بواسطة صاحب الشأن ليتم تسجيله في صحيفة تلك السفينة (المادة 31 من القانون البحري).

4. الدعاوى العينية التي تقام بشان سفينة مسجلة ، ويبلغ رئيس ميناء التسجيل بعريضة الدعوى من صاحب الشأن مؤشراً عليها من

قلم كتاب المحكمة التي رفعت اليها الدعوى (المادة 31 من القانون البحري).

القيد الاحتياطي

يجوز لكل من يدعي حقاً في سفينة مسجلة أن يطالب بقيد احتياطي لحفظ حقه مؤقتاً، ويرفق الطلب بقرار من رئيس المحكمة الابتدائية التابع لها مربط السفينة، وتاريخ القيد الاحتياطي يحدد المرتبة لتسجيل الحق اللاحق، وينقضي مفعول القيد الاحتياطي بانقضاء مهلة شهر ، ويشطب هذا القيد إذا لم تقدم دعوى قضائية تذكر في دفتر التسجيل خلال هذه المدة (المادة 27 من القانون البحري) .

ويجوز شطب التسجيل والقيود الاحتياطية بموجب أي سند أو أي حكم واجب التنفيذ يثبت عدم وجود الحق الذي تعلق به التسجيل أو القيد الاحتياطي أو سقوط ذلك الحق (المادة 28 من القانون البحري).

المطلب الرابع

آثار التسـجيل

بعد إتمام تسجيل السفينة تسلم الجهة الإدارية المختصة ، مالك السفينة شهادة تسجيل تشتمل على جميع البيانات المدونة في صحيفة السفينة بدفتر التسجيل ، وإن هذه الشهادة لها قيمتها القانونية في الأمور التالية[1] :

1. شهادة التسجيل هي الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة ، لأن الدولة لا تعطي هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن السفينة قد استوفت فعلاً جميع الشروط اللازمة لاكتساب السفينة الجنسية الليبية.

(1) مصطفى كمال طه. مرجع سابق، ص 58 .

2. وتحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية بما تحتويه من بيانات مثل أسم السفينة وحمولتها وأوصافها وأسم مالكها وعنوانه وميناء التسجيل ، وبصفة عامة جميع البيانات التي تعين السفينة تعييناً كافياً .

3. تعد شهادة التسجيل بمثابة سنداً رسمياً على ملكية السفينة ، إذ أن هذه الشهادة لا تمنح إلا بعد التحقق من ملكية طالب التسجيل للسفينة بناءً على الوثائق المقدمة .

المبحث الثالث

أوراق السفينة

أوجب القانون أن يحتفظ الربان على ظهر السفينة ببعض الأوراق والمستندات ، حيث إن قسم من هذه الأوراق ضروري لتحديد ذاتية السفينة واثبات حالتها المدنية ، والبعض الآخر تفرضه الرحلة البحرية لإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تمر بها السفينة خلال تلك الرحلة . وقد نصت المادة 41 من القانون البحري الليبي على قسم من تلك الأوراق وهي :ـ

1. سند الملكية البحري الذي يصدر من مكتب ميناء التسجيل الواقع في نطاقه الموطن الحقيقي أو المختار لصاحب السفينة.
2. دفتر الطاقم الذي يتضمن اسماء البحارة وأخر التشكيلات الطارئة عليهم ، ويوقع عليه في أخر ميناء رست فيه السفينة، رئيس الميناء أو قنصل ليبيا في الخارج إن وجد وألا فمن جانب السلطة التي تمثل الحكومة الليبية.
3. رخصة الملاحة للسنة الجارية وكذلك شهادة الأمان إذا كانت السفينة مخصصة لنقل الركاب .
4. رخصة ملاح للسنة الجارية لكل عضو من أعضاء الطاقم ومن ضمنهم الرئيس أو الربان .
5. ترخيص السفر من رئيس الميناء .
6. بيان الشحنة (قائمة الشحن) موقعة من مكتب الجمارك في أخر مرسى للسفينة .
7. شهادة صحية موقعة من مكتب الحجر الصحي في أخر مرسى للسفينة ، وهي تثبت الحالة الصحية في البلد الذي قدمت منه السفينة والحالة الصحية على السفينة .
8. إيصالات دفع رسوم الميناء والمنائر من السلطة المختصة في أخر

مرسى للسفينة .

9. شهادة معاينة السفينة السنوية .

10. دفتر اليومية .

كما نصت المادة 119 من القانون رقم 62 لسنة 1976م بشأن تعديل أحكام القانون البحري الليبي على ضرورة مسك الربان لبعض السجلات والدفاتر التي تتطلبها الرحلة البحرية ، كدفتر اليومية (سجل وقائع السفينة) ، حيث يجب ترقيم صفحاته والتأشير عليه من السلطة البحرية المختصة ، وعلى الربان أن يذكر فيه يومياً ، كل الحوادث الطارئة والقرارات المتخذة أثناء الرحلة البحرية ، وحالة البحر والجو والجرائم والمخالفات الإدارية التي ترتكب على ظهر السفينة والعقوبات التأديبية والمواليد والوفيات والوصول إلى كل ميناء .

وحجية دفتر السفينة بالنسبة لما ورد فيه من بيانات كحجية الدفاتر التجارية إذ يمكن أن تكون لصالح المجهز كما يمكن أن تكون ضده[1] .

كما أن المشرع الزم الربان في نفس المادة أن يمسك ، سجل الزيت الخاص بمنع تلوث المياه ، ودفتر أحوال السطح الذي يذكر فيه توزيع العمل اليومي ونظام الخدمة في السفينة ، ودفتر أحوال غرفة الآلات وتموين السفينة بالوقود والزيت ، ودفتر اللاسلكي ، وأخيراً دفتر الشؤون المالية للسفينة .

هذه هي الأوراق التي فرضها المشرع على كل سفينة مسجلة في ميناء ليبي والتي يجب أن تحملها معها .

---

(1) فقد قضت محكمة باريس في 1975/2/26م بأن دفتر اليومية دليل على ما جاء فيه حتى يثبت العكس ، فإذا جاء في دفتر يومية البحر ان ضرر البضاعة قد حدث لأسباب تخرج عن نطاق مسئولية الناقل ، فإن مؤمن المرسل اليه يكون مخطئاً إذا قدم دفاعاً مضمونه سفينة أخرى تحمل نفس نوع البضائع لنفس المرسل اليه لم تتضرر بضائعها ، وذلك أن ظروف الملاحة في بحر الشمال تتفاوت وتتقلب بسرعة بحيث لا يمكن إثبات العكس استناداً الى ما حدث لسفينة أخرى . علي البارودي . مرجع سابق، ص 76.

أما بالنسبة لسفن الصيد فيجب أن تحمل معها ، سند الملكية البحري ، دفتر البحارة ، رخصة الملاحة للسنة الجارية ، رخصة الصيد للسنة الجارية من ميناء تسجيل السفينة ، رخصة ملاح صياد للسنة الجارية .

وبالنسبة لسفن النزهة فيجب أن تحمل معها ، سند الملكية البحري ، دفتر البحارة في حال استخدام ملاحين في السفينة ، رخصة الملاحة للسنة الجارية .

ويجب إبراز هذه الأوراق عند طلبها من السلطات المختصة (المادة 42 من القانون البحري) كما يجب على الربان أن يسلم أوراق السفينة المعدة للملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية الى مكتب الميناء وخلال أربع وعشرين ساعة من وصوله الى المرفأ ، وترد اليه عند سفر السفينة بعد إتمام معاملات الميناء أو الجمارك (المادة 43 من القانون البحري).

وقد نصت المادة 44 من القانون البحري على أن:«كل سفينة مسجلة في ميناء ليبي فتشت في البحر فتبين أنها لا تحمل الأوراق القانونية المبينة في المادة 41 تساق الى اقرب مرفأ ليبي حيث يحجزها ضابط الميناء أو رئيسه ، ويحرر محضر يحيله الى المحاكم المختصة».

كما تنص المادة 45 على ما يلي:«إذا ثبتت نية التهرب من حمل الأوراق لغاية إجرامية حكم على الربان بالحبس لمدة من ثلاثة اشهر الى سنتين وبالغرامة من عشرة جنيهات الى خمسين جنيهاً وقررت المحكمة مصادرة السفينة المحجوزة وبيعها عند الاقتضاء ، وفي هذه الحالة يضاف ثمن البيع الى واردات مكتب المرفأ الذي أوقع الحجز .

أما إذا ثبت عدم حيازة الأوراق القانونية ناشىء عن خطأ فيحكم على الربان أو رئيس السفينة بالحبس مدة لا تتجاوز عشرة أيام وبالغرامة من خمسة جنيهات الى عشرين جنيهاً أو باحدى هاتين العقوبتين».

وتنص المادة46 من القانون البحري على:«كل سفينة حائزة أوراقاً مزورة أو أوراقاً لسفينة أخرى تحجز وتباع وفقاً لاحكام الفقرة الأولى من المادة 45 ويحكم على الرئيس أو الربان بالعقوبة المنصوص عليها في تلك الفقرة».

الفصل الثالث

الامتيازات والرهون على السفينة

إن نفقات الرحلة البحرية تكلف المجهز اموالاً طائلة ، لذلك فهو يحتاج للأئتمان ، فبالأضافة للقرض الذي يعقده المجهز في بداية الرحلة البحرية فإنه يحتاج الى الأموال من أجل إصلاح السفينة أو للتموين أو المساعدة ، وقد ظهرت الحاجة للائتمان منذ الزمن القديم من أجل الحصول على أموال لقيام الرحلات البحرية ، حيث إن المجهزين كانوا يتخوفون من المجازفة بكل أموالهم ، لذلك ظهر عقد المخاطرة الكبيرة او القرض البحري الذي كان أساس التأمين البحري ، والذي بمقتضاه يحصل المجهز على الأموال التي يحتاجها للرحلة البحرية من أحد الأشخاص الذي يقدم هذه الأموال ، وإذا وصلت السفينة وحمولتها سالمة فإنه يستفيد إفادة كبيرة بعودة أمواله اليه مع فائدة كبيرة ، أما إذا لم تصل السفينة وغرقت فإنه يخسر ما قدمه من أموال ، ولكن قرض المخاطرة الكبيرة لم يكن مؤدياً للغرض الذي قصد منه على الوجه الأفضل ، حيث إن المقرض كان يتردد نظراً لما يتعرض له من خطر فقدان أمواله التي وضعها في الرحلة البحرية خاصة وإن مخاطرها كانت كثيرة وجسيمة في نفس الوقت . كما أن المجهز كان يضطر لدفع فائدة كبيرة في حالة وصول السفينة سالمة ، لذلك فقد قرر المشرع الرهن البحري على السفينة على غرار الرهن الرسمي على العقار ، فأصبح المجهز يستطيع الحصول على إئتمان بسهولة وبفائدة معقولة ، وبتقرير الرهن البحري فقد القرض البحري أهميته ، ولذلك لم تأخذ به التشريعات البحرية الحديثة بوجه عام ومع ذلك فقد نص عليه القانون البحري الليبي في الباب الثامن

تحت عنوان (في عقود الاستقراض الجزافي) في المواد من 285 . 295.
وسنقوم بتقسيم هذا الفصل الى مبحثين نبين في الأول حقوق الأمتياز التي تترتب على السفينة وفي المبحث الثاني الرهون البحرية.

المبحث الأول

حقـوق الامتيـاز

قررت التشريعات البحرية المختلفة حقوق امتياز لدائني الرحلة البحرية على السفينة دعماً للائتمان البحري ، وكذلك فعل المشرع الليبي في القانون البحري، وموضوع حقوق الامتياز يثير كثير من الصعوبات لكون أن السفينة في تنقل دائم وبالتالي ينتج عن نشاطها أضرار للغير وفي أماكن مختلفة ، لذلك أتجهت إرادات الدول لعقد معاهدة تنظم حقوق الامتياز هذه وتوحد القواعد الخاصة بها، وعلى أساس ذلك تم عقد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية في 1926/4/10م، وقد بذل المشرع الدولي جهداً كبيراً لمحاولة التوفيق بين وجهات النظر في التشريعات المختلفة ولذلك أوجبت المعاهدة على كل دولة تنضم اليها أن يتضمن تشريعها الداخلي فئتين من حقوق الأمتياز التي تقع على السفينة، وتسمى الأولى امتيازات المرتبة الأولى أو الامتيازات الدولية ، وحصرتها المعاهدة في خمسة امتيازات ولا يجوز للتشريعات الوطنية أن تضيف اليها أو تعدل فيها ويلاحظ أن المعاهدة قد الغت عدداً من الديون الممتازة التي كانت بعض التشريعات الوطنية ، كالتشريع الفرنسي ، تنص عليها وأبرزها امتياز بائع السفينة ، وعلى العكس فقد منحت المعاهدة حق الأمتياز البحري لعدد من الدائنين المهمين دائني مكافأة المساعدة ، وتسمى الثانية امتيازات المرتبة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية ، وقد تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي بمرتبة لاحقة للرهن البحري ، وقد حاولت هذه المعاهدة التوفيق بين التشريعات الأنكلوسكسونية واللاتينية والجرمانية ، وأضافت الرهون البحرية في المعاهدة .

ورغم التقدم الذي أحرزته معاهدة 1926م مفارنة بالوضع قبل ذلك ، إلا أنها واجهت العديد من الأنتقادات ، فمن جهة لم تستطع المعاهدة أن تقلل من العدد الكبير من الديون الممتازة التي تثقل كاهل السفينة ، ومن جهة أخرى ظهرت الحاجة الى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال

الرحلة البحرية للسفينة بل وأيضاً أثناء بناء هذه الأخيرة لا سيما وان العصر الحديث قد شهد بناء سفن ضخمة وعملاقة ذات كلفة باهظة لا يستطيع المجهز أن يتحملها وحده [1] .

وبسبب الأنتقادات فقد إنعقد مؤتمر نيويورك سنة 1965م وقدم مشروعاً لمعاهدة جديدة أعدته اللجنة البحرية الدولية ثم عرض المشروع على المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل وناقشه أعضاء الوفود الممثلة فيه ، وإنتهى الأمر الى توقيع معاهدة جديدة في بروكسل في 1967/5/27م ، وقد عنيت هذه المعاهدة بتقليل عدد الامتيازات البحرية كما إهتمت بوسائل شهر الحقوق المضمونة بالرهن البحري ، ولكن المعاهدة لم تحظ الا بتصديق عدد قليل جداً من الدول (فقط أربع دول) الأمر الذي لم تدخل معه حيز التنفيذ ، وقد تم إبرام معاهدة جديدة في جنيف في 1993/5/7م بشأن الامتيازات والرهون البحرية حلت محل المعاهدتين السابقتين .

وقد أدخلت معظم الدول أحكام معاهدة 1926م في تشريعاتها وكذلك فعل المشرع الليبي ، فقد نص القانون البحري الليبي على أحكام هذه المعاهدة في الفصل الأول من الباب الثاني في المواد من 48 ـ 60 .

واستعمل المشرع الليبي الحق الذي خولته المعاهدة للدول في أن تضيف الى الأمتيازلت الخمسة الدولية إمتيازات أخرى بشرط أن ترد بعد الرهن البحري ، فأضاف امتيازين آخرين أحدهما لضمان التعويضات المستحقة لمستأجري السفينة ، والآخر لضمان أقساط التأمين على السفينة وقد وردت في الفقرتين 6 ، 7 من المادة 48 من القانون البحري .

وسنقوم بدراسة حقوق الأمتياز البحرية وفقاً للقانون البحري في أربعة مطالب، نخصص المطلب الأول لبحث حقوق الامتياز المقررة ، والثاني نبحث فيه محل الامتياز، والثالث نبحث فيه ترتيب الامتيازات أما الرابع فنبحث في إنقضاء الامتياز .

---

(1) محمد السيد الفقى. مرجع سابق، ص 136 .

المطلب الأول

حقوق الامتياز الدولية

قامت المادة 48 من القانون البحري بتعداد الديون التي تعتبر وحدها ديون ممتازة والتي ترد على السفينة وهي كما يلي :

1 . **حق الامتياز الأول**، وهي الرسوم والمصاريف القضائية والمصاريف المدفوعة للمحافظة على الثمن لمصلحة الدائنين العامة ، الرسوم عن حمولة السفينة ورسوم المنارة والمرفأ وغيرها من الرسوم والتكاليف العامة المماثلة ، رسوم الدلالة ونفقات الحراسة والصيانة منذ دخول السفينة في أخر مرفأ.

وهذه الحقوق المنصوص عليها في الفقرة الأولى لا تخرج عن كونها مصروفات أو خدمات نشأت في أخر ميناء ويستفيد منها جميع الدائنين ، فهي في مجموعها حقوق للدول ، فتتمتع دائماً بالمرتبة الأولى في سائر التشريعات .

2 . **حق الامتياز الثاني**، وهي الديون الناشئة عن عقد إستخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة .

والديون الممتازة في هذه الفقرة رغم أن مصدرها تعاقدي الا أنها أعتبرت ديوناً ممتازة لإعتبارات إنسانية رأفة بهؤلاء الأشخاص الذين يعتمد عليهم المجهز في تسيير السفينة وإدارتها ، وتجد هذه الديون مصدرها في عقد العمل البحري فهي تشمل ليس فقط أجور الربان والبحارة بل وأيضاً مصروفات علاجهم وردهم الى الوطن وجميع المبالغ والتعويضات المستحقة لهم بسبب فصلهم على نحو تعسفي ، وقد أعتبر القضاء الفرنسي أن قسط التأمينات الأجتماعية تعد إحدى ملحقات الأجر ومن ثم تسري عليها ذات الامتياز الذي يستفيد منه [1] .

3 . **حق الامتياز الثالث**، وهو الجعل الواجب الاداء للإنقاذ والمساعدة

---

(1) محمد السيد الفقى . مرجع سابق، ص 138 .

ولمساعدة السفينة في غرامة الخسائر البحرية المشتركة .

وقد نصت عليها الفقرة الثالثة وهي ديون سببها أعمال وتضحيات قدمت من أجل إنقاذ السفينة سواء كان ذلك كمساعدة وإنقاذ للسفينة أو كانت كخسارات بحرية مشتركة من أجل المنفعة المشتركة أو السلامة العامة ولولا هذه التضحيات لهلكت السفينة ، لذا يلتزم مالك السفينة في هذه الحالة بالوفاء بحصته في الخسارة المشتركة .

4 . **حق الامتياز الرابع**، ويشمل التعويض عن التصادم وعن غيره من طوارئ الملاحة وعن الأضرار المسببة للمرافىء والاحواض وسبل الملاحة والتعويض عن إصابات الركاب والبحارة البدنية وعن تلف وهلاك الشحنة .

ويظهر من هذه الفقرة إن الأمر يتعلق بمسئولية المجهز في مواجهة الغير بالنسبة للتعويضات عن التصادم أو التلوث أو حوادث الملاحة البحرية سواء أدى ذلك الى أضرار مادية أو بدنية ، كذلك التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بمنشأت الموانىء والاحواض وطرق الملاحة وتكون هذه الأضرار ناتجة عن السفينة أثناء دخولها أو خروجها أو رسوها في الميناء أو الحوض .

وهذه الفئة من الديون ذات طابع تقصيري نقلها المشرع الدولي عن القانون الانجليزي الذي أستقر منذ مدة طويلة على إقرار امتياز للمضرور على الشىء مصدر الضرر، وذلك خلافاً لما هو متبع في القوانين اللاتينية التي لا تعرف مثل هذا الامتياز [1] .

كما تشمل التعويضات التي تتعلق بمسئولية مالك السفينة التعاقدية عن الإصابات التي تلحق الركاب أو البحارة ، وكذلك التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة .

5 . **حق الامتياز الخامس**، وهو الديون الناتجة عن عقود أبرمها الربان أو عمليات أجراها خارج مربط السفينة بموجب صلاحياته القانونية لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو إكمال السفر سواء أكان الربان

(1) محمد السيد الفقى . مرجع سابق. ص 140 .

صاحب السفينة أم لم يكن وسواء أكان الدين له أم للممونين أو للمرممين أو للمقرضين أم لغيرهم من المتعاقدين .

واستناداً لما تقدم يخضع منح الامتياز للديون التي تنشأ عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها للشروط التالية : .

أ . أن تكون العقود والعمليات التي تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الربان أو قام بها خارج ميناء تسجيل السفينة ، حيث يجهل الدائن حقيقة المركز المالي للمجهز ، أما لو كانت هذه الحقوق قد نشأت في ميناء التسجيل لكان من السهل على الدائن إنشاء رهن لضمان حقوقه ويقيده في سجل السفينة .

ب . إذا كان الربان غير مالك للسفينة فيجب أن تكون العقود التي أبرمها أو العمليات التي أجراها في حدود سلطاته القانونية أثناء الرحلة والا عدم منح هذه الديون صفة الامتياز .

ج . أن تكون الديون قد نشأت بسبب الحاجات الحقيقة أو الفعلية التي تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة الرحلة البحرية كما لو كان سبب هذه الديون إصلاح السفينة أو الحصول على الوقود اللازم لتسييرها ، أما إذا كانت هذه الديون قد أنفقها الربان لتحسين السفينة كشراء لا يلزم لسيرها ولا يفرض القانون وجوده عليها فلا تعد متمتعة بالامتياز [1].

ولا بد من توافر الشروط الثلاثة أعلاه لإعتبار الديون المترتبة في هذه الحالة من الديون الممتازة ، ولا يهم بعد ذلك ما إذا كان الربان مالكاً للسفينة أو غير مالك وسواء أكان الربان هو الدائن أو غيره ممن قاموا بالتوريد أو الإصلاح أو الإقراض .

6 . **حق الامتياز السادس**، وهو التعويض الواجب إداؤه لمستاجري السفينة عن مدة توقيف السفينة إذا كان هذا التوقيف راجعاُ الى فعل المؤجر، وإستناداً لنص المادة 2/176 من القانون البحري حيث تقول:«وإذا كان التوقيف ناجماً عن فعل مؤجرها فلا تستحق أية أجرة عنه، بل تجوز

(1) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق، ص 122 .

المطالبة بالتعويض».

7 . **حق الامتياز السابع**، وهو مجموع أقساط الضمان المعقود على جرم السفينة واجهزتها ومهامها الواجبة عن أخر سفرة مضمونة فيما لو كان الضمان معقوداً لأجل معين على أن لا يجاوز هذا المجموع في الحالتين أقساط سنة واحدة

وتقرر هذه الفقرة امتيازاُ للمؤمن على السفينة مقابل اقساط التأمين في حدود أقساط سنة واحدة .

والامتيازين الأخيرين أضافهما المشرع الليبي الى الامتيازات الخمسة الدولية ، وهي امتيازات من الدرجة الثانية تأتي بعد الرهن البحري كما ذكرنا سابقاً .

وهو ما قرره المنظم السعودي ، من أنه بعد الاطلاع على المادتين (19) و(20) من نظام مجلس الوزراء الصادر بالمرسوم الملكي رقم (38) وتاريخ 1377/10/22هـ.

وبعد الاطلاع على النظام التجاري الصادر بالمرسوم الملكي رقم (32) وتاريخ 1350/1/15هـ.

نرسم بما هو آت:

أولاً: تضاف مادة برقم (169) مكرر الى النظام التجاري لعام 1350هـ هذا نصها:

«تستثنى من احكام اجراءات البيع المنصوص عنها فى هذا الفصل السفن المحجوزة التى يخشى عليها من التعرض للتلف او للهلاك او لغير ذلك من المخاطر التى قد يترتب عليها انعدام او نقص من قيمتها او جنوحها بشكل يعيق المجاري الملاحية، ويصعب معه فنياً او بغير نفقات باهظة اعادتها الى مرسى آمن ،او يترتب على جنوحها إحداث او تهديد باحداث اضرار بمنشات الميناء او بما فيه من سفن اخري، او عائمات سواء كانت هذه المخاطر قائمة وقت ايقاع الحجز عليها او طرأت بعد ذلك وتثبت أي من هذه الحالات بقرار مسبب من الجهة التى تنظر الدعوى بعد معاينتها السفينة او استطلاعها رأي

الجدهة الفنية المشرفة على الميناء او اجرائها الخبرة على الحالة الراهنة التى عليها السفينة، ويجري البيع بالمزاد العلني فى اي من هذه الاحوال بعد الاعلان عنه لمره واحدة فى صحيفة محلية قبل الموعد المحدد ،لاجرائه باسبوع على الاقل . ويجوز فى احوال الضرورة القصوي انقاص هذه المدة الى اربع وعشرين ساعة كاملة تمضي بين اتمام النشر والساعة المحددة لبدء المزايدة. ويرسي مأمور البيع المزاد على صاحب اعلى سعر يقدم فى الجلسة المحددة وفى جميع الاحوال يكون للجهة التى تباشر اجراءات البيع ان توقف المزايدة وتؤخرها مرة اخري او مرتين تحت امل زيادة السعر بعد الاعلان عنه طبقاً لاحكام الفقرتين السابقتين حسب الاحوال فاذا لم تحصل مزايدة او لم يقدم سعر اعلى من السعر الذي اعطى فى المزايدة الاخيرة لزم ان يرسو مزاد السفينة نهائياً على الشخص الذي تقررت عليها قبل التوقيف المذكور.

ثانياً: على نائب رئيس مجلس الوزراء، ووزير التجارة والصناعة تنفيذ مرسومنا هذا[1].

---

(1) قرار مجلس الوزراء رقم 241 وتاريخ 1407/10/26هـ

إن مجلس الوزراء ..

بعد الإطلاع على المعاملة المرفقة بهذا الواردة من ديوان رئاسة مجلس الوزراء بخطابه رقم 7/ف/23268 وتاريخ 1402/9/29هـ . المشتملة على خطاب معالي وزير العدل رقم 487/ص وتاريخ 1402/9/14هـ . بشأن مشاريع أنظمة المحاكم المتخصصة .

وبعد الاطلاع على المادة (232) من نظام الشركات الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/6 وتاريخ 1385/3/22هـ . التي تقضي بانشاء هيئة لحسم المنازعات الناشئة عن تطبيق نظام الشركات وتوقيع العقوبات المنصوص عليها فيه .

وبعد الاطلاع على نظام ديوان المظالم الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/51 وتاريخ 1402/7/17هـ.

وبعد الاطلاع على نظام المحكمة التجارية الصادر بالامر السامي رقم 32 وتاريخ 1359/1/15هـ.

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 186 وتاريخ 1387/2/5هـ .

المتضمن انشاءً هيئة حسم المنازعات التجارية .

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 1221 وتاريخ 7-1388/9/8هـ .

المتضمن اعادة تشكيل هيئة حسم المنازعات التجارية واعتبار قراراتها نهائية .

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 167 وتاريخ 1401/9/14هـ .

وتنص المادة 32 من القانون البحري على أن حقوق الامتياز تنشأ منذ

المتعلق بتوحيد مهام الهيئات القضائية .

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 209 وتاريخ 1404/10/10هـ.

بشأن تفرغ اعضاء هيئات حسم المنازعات التجارية للعمل بها

وبعد الاطلاع على توصية اللجنة العامة لمجلس الوزراء رقم 112 وتاريخ 1407/7/28هـ.

وبعد الاطلاع على المحضر المعد في شعبة الخبراء رقم 201 وتاريخ 1407/10/14هـ .

وبعد الاطلاع على مذكرة شعبة الخبراء رقم 200 وتاريخ 1407/10/14هـ.

وبعد الاطلاع على توصية اللجنة العامة رقم 162 وتاريخ 1407/10/19هـ.

يقرر ما يلي :

1 – إلغاء المادة (232) من نظام الشركات الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/6 وتاريخ 1385/3/22هـ.

2 – نظم مشروع مرسوم ملكي بذلك صيغته مرفقة بهذا .

3 – نقل اختصاصات هيئات حسم المنازعات التجارية المنصوص عليها في النظم والقرارات بما فيها المنازعات المتفرعة عن تطبيق نظام الشركات وتوقيع العقوبات المنصوص عليها فيه اعتباراً من بداية السنة المالية 1408هـ . إلى ديوان المظالم وذلك إلى أن يتم تنفيذ أحكام قرار مجلس الوزراء رقم 167 وتاريخ 1401/9/14هـ . المشار إليه اعلاه .

4 – استمرار الهيئة المشار إليها في الفقرة (3) في نظر الدعاوي المعروضة عليها حالياً والتي تقدم إلى وزارة التجارة حتى نهاية السنة المالية 1408/1407هـ . وحتى يتم البت فيها على أن يتم الاتفاق بين وزير العدل ورئيس مجلس القضاء الأعلى ووزير التجارة على تنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم 209 وتاريخ 1404/10/10هـ . بشأن تفرغ أعضاء هذه الهيئات بما يكفل سرعة انجاز تلك الدعاوي .

5 – احالة جميع دفاتر الهيئات وسجلاتها والملفات التي بحوزتها إلى ديوان المظالم بموجب ترتيب يتم الاتفاق عليه بين وزير التجارة ورئيس ديوان المظالم.

6 – على وزير التجارة ورئيس ديوان المظالم دراسة وضع اللجان القائمة حالياً في وزارة التجارة المتعلقة بحل المنازعات الأخرى للنظر في نقل اختصاصاتها إلى ديوان المظالم ورفع توصياتها إلى مجلس الوزراء .

7 – على وزير المالية والاقتصاد الوطني ورئيس الديوان العام للخدمة المدنية اتخاذ الإجراءات الكافية – بالتنسيق مع رئيس ديوان المظالم – لدعم الجهاز القضائي لديوان المظالم لتمكينه من القيام بالمهام المسندة إليه بما في ذلك احداث المراتب القضائية والتخصصية اللازمة للحصول على الكفاءات العالية في هذا المجال وكذا الوظائف الإدارية اللازمة.

8 – على وزير المالية والاقتصاد الوطني ورئيس ديوان المظالم ورئيس الديوان العام للخدمة

نشأة الدين ، ولا تخضع لأي إجراء أو شرط خاص بالإثبات ، ولكن إذا تطلب القانون لنشأة الدين إتباع إجراءات خاصة أو أدلة إثبات معينة ، كحالة إقتراض الربان بضمان السفينة في أحوال الضرورة ، فالدين عندئذ لا يكون ممتازاً إلا إذا أتبعت الأجراءات التي يفرضها القانون لصحة الإقتراض والتي نصت علها المادة 124 من القانون البحري .

المطلب الثاني

محل الامتياز

تنص المادة 54 من القانون البحري على أنه:«تترتب الامتيازات على السفينة وعلى أجرة السفر الذي نشا فيه الدين الممتاز وعلى تفرعات السفينة وأجرتها المكتسبة منذ بدء السفر.

غير أن الامتياز المقرر في البند الثاني من المادة 48 يترتب على مجموع أجور السفينة الواجبة الاداء عن كل الرحلات الجارية في أثناء عقد الاستخدام نفسه».

وعلى هذا فإن حقوق الامتياز تترتب على السفينة وأجرة النقل وتفرعات السفينة وأجرة النقل .

أ. السفينة

يترتب الامتياز على السفينة بغض النظر عن الشخص الذي يستغل السفينة سواء أكان مالكها أو المجهز غير المالك أو مستأجرها (المادة 60 من القانون البحري)، فالامتياز لا يتعلق بشخص المدين وإنما بالذمة البحرية

المدنية وضع القواعد المناسبة لمكافأة من يستعين بهم ديوان المظالم من المتخصصين ومن يتميز بأدائه للعمل من أعضاء الديوان.

9 – يلغى هذا القرار كل ما يتعارض معه .

رئيس مجلس الوزراء

ذاتها ، ولا يهم ما إذا كان الشخص مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها ، ولا عبرة بما إذا كانت السفينة محل الامتياز من السفن التجارية أو غير التجارية ، ولكنه يستثنى من ذلك بطبيعة الحال السفن الحربية والسفن المخصصة للقيام بخدمة عامة [1] ويستمر الامتياز على السفينة حتى بعد أن تصبح حطاماً ، ما دام من الممكن بيعه وتوزيع ثمنه .

ب . أجرة النقل

ويترتب الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة البحرية التي نشأ خلالها الدين الممتاز كما بينت المادة 54 من القانون البحري ، فإذا وقع تصادم بخطأ من السفينة أثناء الرحلة ، فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم والمقصود بالأجرة هنا الأجرة الاجمالية ، أي المبلغ المستحق للمجهز من دون خصم مصروفات الملاحة .

ولكن المادة 54 من القانون البحري أوردت إستثناء فيما يتعلق بالبند الثاني من المادة 48 من القانون البحري بخصوص طاقم السفينة ، فيترتب الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد إستخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة على مجموع أجور النقل الواجبة الاداء عن جميع الرحلات الجارية أثناء عقد الإستخدام .

ومما يجب ملاحظته إن حق الامتياز يمكن أن يرد على أجرة النقل طالما أنها ما زالت منفصلة عن ذمة المجهز لم تدخل فيها بعد ، مما يعني أنها لا زالت مستحقة للدفع كدين في ذمة الشاحن أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك ، حيث يستطيع الدائن الممتاز أن يوقع الحجز على الأجرة تحت يد حائزها ، أما إذا كانت قد دفعت الى المجهز فلا يستطيع الدائن الممتاز أن يحجز عليها .

ج . تفرعات السفينة وأجرة النقل

ويرد الامتياز أيضاً على تفرعات السفينة وأجرة النقل ، وهي ديون

(1) المادة 15 من معاهدة عام 1926م الخاصة بالأمتيازات والرهون البحرية .

تحل في الذمة البحرية محل مال أخر او قيمة أخرى خرجت منها ، ويعتبر من تفرعات السفينة وأجرة النقل ما نصت عليه المادتين 55 و56 من القانون البحري : .

1. التعويضات المستحقة لصاحب السفينة عن الأضرار المادية التي أصابت السفينة ولم يعوض عنها أو عن خسارة أجرة النقل .

2. التعويضات المستحقة لصاحب السفينة عن الخسائر البحرية المشتركة إذا نشأت عنها أضرار مادية أصابت السفينة ولم يعوض عنها أو خسارة أجرة النقل وهي تعويضات تستحق بسبب ما لحق بالسفينة من أضرار مادية نتيجة التضحية الإرادية التي قام بها الربان في سبيل المنفعة المشتركة برمي قسم من أجزاء من السفينة لإنقاذها من الغرق .

3. المكافأت المستحقة لصاحب السفينة عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي يقدمها للسفن الأخرى الى نهاية السفر بعد أن يتم خصم المبالغ المخصصة للربان وسائر مستخدمي السفينة ، وهي تعتبر من تفرعات السفينة والأجرة ويرد عليها الامتياز .

4. وتعتبر في حكم أجرة السفينة أجرة سفر الركاب وكذلك المبلغ المستقطع الذي يحتمل ان تحصر فيه مسئولية صاحب السفينة (المادة 1/56 من القانون البحري) ، غير أن العادة تجري على دفع هذه الأجرة مقدماً على نحو تنصهر معه في ذمة المجهز ، علاوة على أنه من الصعب معرفة ما إذا كانت الأجرة لا زالت تحت يد وكيل المجهز من عدمه [1] .

ولا يعتبر من تفرعات السفينة وأجرة النقل ، التعويضات المستحقة لصاحب السفينة بمقتضى عقد التأمين والمكافأت والاعانات المالية وغيرها التي تمنحها الدولة (المادة 2/56 من القانون البحري) وذلك لأن هذه الحقوق لا تعتبر من الذمة البحرية فلا يمتد اليها ضمان الدائن .

---

(1) محمد السيد الفقى . مرجع سابق، ص 144 .

المطلب الثالث

ترتيب حقوق الامتياز

ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة

تنص المادة 49 من القانون البحري على أنه:«يجب تصنيف الدائنين الممتازين بحسب السفرة ، فتكون لديون السفرة الأخيرة الممتازة أيا كانت مرتبتها الأولوية على ديون السفرات السابقة ، وغير أن الديون الناتجة عن عقد واحد بإستخدام الملاحين تعتبر دائماً ديون السفرة الأخيرة ولو كانت تتعلق بسفرة سابقة».

فإذا تعددت الرحلات التي تقوم بها السفينة ، فإن الحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة ومهما كانت مرتبتها ، تفضل على الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها ، وهذه تفضل على الحقوق الممتازة المتعلقة بالرحلة الأسبق عليها وهكذا ، وهذا الترتيب العكسي تكمن أهميته في تجديد إئتمان السفينة وتشجيع الدائنين الجدد على الإقدام على معاونة السفينة خلال الرحلة البحرية رغم تعدد الامتيازات السابقة إذ يطمئنون الى أنهم سوف يتقدمون بامتيازاتهم الحديثة على القديمة [1].

والشارع أخذ في ترتيب حقوق الأمتياز البحرية بالنظرية الألمانية ، والتي تقضي بأن كل رحلة تقوم بها السفينة تكون مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها الخاصة ، وكل مجموعة قانونية تتقدم على المجموعة السابقة عليها [2].

وهنالك إستثناء واحد ورد في المادة 49 من القانون البحري ، وهو خاص بالديون الناشئة عن عقد واحد بإستخدام الملاحين فهي تعتبر دائماً في نفس مرتبة ديون الرحلة الأخيرة، ولو كانت متعلقة برحلة سابقة ، والسبب

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق، ص 317 .

(2) مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 78 .

في هذا الإستثناء هو رعاية حقوق الملاحين .

ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة

تنص المادة 50 من القانون البحري على أنه:«تصنف الديون المتعلقة بسفرة واحدة بالترتيب المقرر في المادة 48 وديون المرتبة الواحدة المتعلقة بالسفرة تأتي متزاحمة .

ويصنف جعل المساعدة والإنقاذ والديون المفروضة لتقديم المؤن والترميم بالترتيب المعاكس لتاريخ إنشائها».

لقد أخذ المشرع في ترتيب حقوق الأمتياز المتعلقة برحلة واحدة بالنظرية الفرنسية . ويوجد إستثناء يرد على هذه القاعدة وهو يتعلق بامتياز مكافأة المساعدة والإنقاذ وامتياز ديون توريد المؤن والإصلاح ، حيث إن هذه الامتيازات ترتب طبقاً للترتيب العكسي لتاريخ إنشائها ، بحيث يسبق الحق الأخير في التاريخ الحق الأسبق رغم أنها من مرتبة واحدة ، فإذا فرض ان السفينة قدمت لها المساعدة مرتين في رحلة واحدة ، فإن من يقدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه ، رغم أن دينهما متعلق برحلة واحدة وفي نفس المرتبة ، والسبب في هذا الإستثناء هو أن لولا مصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الإصلاح الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الأمتياز .

وتنص المادة 51 من القانون البحري على ان الديون المتعلقة بحادث بحري واحد تعتبر ناشئة في وقت واحد .

معاهدة 1993م الخاصة بالامتيزات والرهون البحرية

تحتفظ المعاهدة الجديدة الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية والمبرمة في جنيف في 1993/5/7م بذات الهيكل التقليدي للامتيازات البحرية . فتحتل الامتيازات البحرية الدولية المرتبة الأولى قبل الرهون البحرية وقبل أية امتيازات أخرى ، كما أن القاعدة التي نصت عليها المادة 13 من معاهدة 1926م والخاصة بانطباق المعاهدة أيضاً على السفن المستغلة بواسطة مجهز غير مالك أشارت اليها المادة 4 من المعاهدة الجديدة ، كما نصت المادة 8 من المعاهدة على تخويل الدائن الممتاز حقاً في تتبع السفينة

والحجز عليها تحت يد الغير الحائز ، ذلك الحق الذي أكدته المعاهدة باعتباره أحد الخصائص المميزة للامتيازات البحرية .

وتختلف معاهدة 1993م عن سابقتها معاهدة سنة 1926م فيما يتعلق بعدد الامتيازات البحرية ، فقد جردت المعاهدة الجديدة فئتين هامتين من حق الامتياز البحري، الأولى هي دائني المسئولية العقدية الذين لحقتهم أضرار مادية فقط (ملاك البضاعة والأمتعة الهالكة أو المضرورة) والثانية الدائنين الذين تعاملوا مع الربان لحاجات حقيقية للسفينة .

المطلب الرابع

إنقضاء الامتياز

حق الامتياز على السفينة يختلف عن الامتياز على المنقول العادي ، فالامتياز البحري بالأضافة لكونه يخول الدائن بحقوق الامتياز الدولية الخمسة المنصوص عليها في المادة 48 من القانون البحري ، حق التقدم الذي نصت المادة 53 من القانون البحري على حقوق الدائنين المرتهنين للسفينة ، فإنه يخول صاحبه حق التتبع كما بينا سابقاً ، ولكن حق الامتياز ينقضي كما بينت المادة 58 من القانون البحري وذلك بأحد الأسباب التالية : .

أولاً: البيع الجبري

بيع السفينة قضائياً يترتب عليه تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية التيعبة التي كانت قد ترتبت عليها ، ويتم توزيع الثمن على الدائنين الممتازين والدائنين المرتهنين بحسب الترتيب السابق بيانه .

ثانياً: البيع الاختياري

إذا بيعت السفينة إختيارياً وانتقلت ملكيتها الى المشتري ، فلا يترتب على ذلك إنقضاء حقوق الأمتياز البحرية الواردة عليها ، بل للدائن الممتاز حق تتبع السفينة بأي يد تكون، ولكن المشتري يستطيع أن يطهر السفينة

من الحقوق المترتبة عليها إذا أتبع الأجراءات التي نصت عليها المادة 58 من القانون البحري وقبل دفع الثمن ، وهذه الإجراءات هي : .

1. أن يقيد عقد البيع في سجل السفن وفقاً لأحكام المواد التي نصت عليها المادة 58 من القانون البحري .
2. أن يشهر هذا البيع بنشره في الجريدة الرسمية وفي إحدى الصحف اليومية الواسعة الانتشار، وإعلان يلصق على باب مكتب التسجيل، على أن يذكر حتماً في النشر والإعلان اسم المشتري ومحل إقامته.
3. الا يكون المشتري قد تبلغ بأي إعتراض من الدائن خلال شهر من النشر .

وإذا قام الدائن بالإعتراض خلال شهر من النشر ، فإن حق الامتياز ينتقل الى الثمن ، أما إذا إنقضت مدة الشهر دون أن يبلغ المشتري بأي إعتراض من الدائن ، جاز للمشتري الوفاء بالثمن للبائع .

ويبقى امتياز الدائن قائماً على الثمن ما دام هذا الثمن لم يدفع ، ولو بعد إنقضاء الميعاد ، بشرط أن يكون الدائن قد أعلم المشتري بدينه قبل الدفع بورقة إعتراض عن طريق البريد المسجل المرفق بعلم الوصول .

وتيسيراً للدائنين الممتازين ، أجازت لهم المادة 59 من القانون البحري أن يسجلوا امتيازهم في دفتر تسجيل السفينة حتى يتسنى إعلانهم بعرض السفينة للبيع ، ولا يؤثر هذا التسجيل في درجة الامتياز .

ثالثاً: التقادم

تنص المادة 1/57 من القانون البحري على أنه:«تسقط بالتقادم بمضي سنة كل الامتيازات المحددة في المادة 48 ما عدا امتياز الديون الناشئة عن المؤن المنصوص عليها في البند 5 فإنها تسقط بمرور ستة أشهر» .

ومدة السنة أو الستة أشهر ، هي مدة تقادم حقيقي تخضع لأسباب الوقف والإنقطاع المقررة حسب القواعد العامة وهي تبدأ كأصل عام من

وقت إستحقاق الدين ، ولكن المادة 57 من القانون البحري جعلت لبعض الامتيازات مواعيد بدء تقادم خاصة بها ، ولذلك فقد نصت على أن مدة التقادم تبدأ كما يلي :.

1. بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بمكافأت المساعدة والإنقاذ يبدأ التقادم من يوم إنتهاء هذه الأعمال .

2. بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بتعويضات التصادم والحوادث الأخرى ، تبدأ مدة التقادم من يوم وقوع الضرر .

3. بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بهلاك البضائع أو الأمتعة أو تلفها ، تبدا مدة التقادم من تسليمها أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه .

4. بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بالإصلاحات وتوريدات المؤن وغيرها من الحالات الأخرى المنصوص عليها في البند الخامس من المادة 48 من القانون البحري ، تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي ينشىء فيه الدين .

5. أما في الأحوال الأخرى فمدة التقادم تبدأ من اليوم الذي يستحق فيه الدين .

وقد أضاف المشرع الليبي في الفقرة الثالثة من المادة 57 من القانون البحري حكماً يقضي بأنه في حالة عدم إمكانية حجز السفينة المترتب عليها الامتياز في المياه الإقليمية الليبية وكان محل إقامة الدائن أو مقر عمله الرئيسي في ليبيا ، فإن مدة التقادم في هذه الحالة تمتد الى ثلاث سنوات إبتداءً من نشوء الدين .

ومما هو جدير بالملاحظة أن التقادم ينصب على حق الامتياز ولا يمس وجود الدين الممتاز ، وهذا يعني بأن حق الامتياز ينقضي ويبقى الدين موجوداً ويصبح ديناً عادياً ، وهو حكم غير معروف في القواعد العامة ، التي تعتبر الامتياز صفة في الدين لاصقة به يظل قائماً ما بقي الدين المضمون بغير وفاء ، بيد أن الشارع أراد أن يحمل الدائنين البحريين الممتازين على

الإسراع في المطالبة بدينهم منعاً من تراكم الحقوق الممتازة ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنين وتجديداً لإئتمان المجهز [1] .

رابعاً: إنقضاء الدين المضمون

وينقضي الامتياز بوصفه حقاً تابعاً بإنقضاء الدين المضمون وذلك وفقاً للقواعد العامة التي تقضي بإنقضاء الدين بالوفاء أو المقاصة أو الإبراء أو غيرها من طرق الوفاء بالدين .

---

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 82 .

المبحث الثاني

الرهـن البحـري[1]

إن الضمان الاتفاقي الذي يضعة القانون المدني للدائنين ، أما أن يتخذ شكل رهن حيازي ، وهو الذي يرد على منقول أو عقار ويقتضي حيازة الدائن المرتهن أو شخص يعينه الطرفان للشىء محل الرهن ، أو أن يتخذ شكل رهن رسمي أو تأميني ولا يرد هـذا الرهن الا على عقار دون أن يقتضي خروج حيازة العقار محل الرهن من يد المدين الراهن .

ورغم أن السفينة تعتبر قانوناً من المنقولات ، الا أن الفقه كان يرى عدم ملائمة أحكام الرهن الحيازي لتطبيقها على السفينة لأن ذلك سيؤدي الى خروج حيازتها من يد مالكها وإنتقالها الى يد الدائن المرتهن مما يعني تعطيل إستغلالها بواسطة المجهز وإضعاف لائتمانه .

ومن ناحية ثانية فإن الرهن الرسمي أو التاميني لا يمكن ان يرد الا على العقار ، حيث إن حق التتبع الذي يخوله الرهن التأميني للدائن المرتهن يتعطل في المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ومضمونها أن من حاز منقولاً بحسن نية وبسبب صحيح يكسب ملكيته خالصة من التكاليف والقيود العينية .

كما أن الرهن التأميني يقتضي الإشهار حتى يكون نافذاً بحق الغير ، والمنقولات بوجه عام لا تخضع لنظام الشهر نظراً لكثرتها وإنتقالها من يد الى يد .

ومع إستمرار الحاجة للإئتمان من قبل مالكي السفن ، وعدم خضوع السفينة رغم كونها مالاً منقولاً للقاعدتين أعلاه ، حيث إن قاعدة الحيازة

---

(1) يستعمل المشرع الليبي مصطلح (التأمين) الذي يقابل مصطلح الرهن الرسمي أو التأميني في القانون المصري ، كما يستعمل مصطلح (الرهن) والذي يقابل مصطلح (الرهن الحيازي) في القانون المصري .

في المنقول لا تسري على السفينة كما رأينا سابقاً[1] ، كما ان القانون يوجب تسجيل السفن وشهر ما يرد عليها من حقوق في سجل السفن ، لذلك نظم

---

(1) مادة 41ق ت م:

لا ينعقد رهن السفينة الا بعقد رسمى .

مادة 42:

إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة الملكين فى الشيوع .

مادة 43:

1- الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها .

2- ولا يسرى الرهن المقرر على السفينة على أجرة النقل أو الإعلانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين ، ومع ذلك يجوز الاتفاق فى عقد الرهن صراحة على أن يستوفى الدائن حقه من مبالغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به .

مادة 44:

يجوز رهن السفينة وهى فى دور البناء ، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار فى مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وابعادها الأخرى وحمولتها على الوجه التقريب .

مادة 45:

يقيد الرهن فى سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة ، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهى فى دور البناء وجب قيده فى سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء.

مادة 46:

يجب لإجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتى :

أ - اسم كل من الدائن والمدين ومحل أقامته ومهنته .

ب - تاريخ العقد .

ج - مقدار الدين المبين فى العقد .

د - الشروط الخاصة بالوفاء .

- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة .

و - المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل

المشرع البحري أحكام الرهن البحري بقواعد تشبه قواعد الرهن التأميني المقررة في القانون المدني ، وكانت ألمانيا من الدول القديمة التي نظمت أحكام الرهن البحري بقانون سنة 1861م، وكذلك فرنسا بالقانون الصادر في سنة 1874م، وانتقلت هذه الأحكام من فرنسا الى بقية دول العالم .

وقد أخذ المشرع الليبي بأحكام الرهن البحري في القانون البحري الليبي الصادر سنة 1953 ، حيث نظم تلك الأحكام في الفصل الثاني من الباب الثاني في المواد من 61 . 72 .

ولكن إختلاف التشريعات في مادة الرهن البحري من شأنه أن يثير التنازع بينها ، لذلك إنعقد الإجماع على أن القانون الواجب التطبيق في مادة الرهن البحري ، هو قانون علم السفينة ، ومن ثم ينتج الرهن المترتب على السفينة وفقاً لقانون العلم أثره في كل البلاد ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحري [1] .

وسنقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب ، نبحث في الأول إنشاء الرهن البحري ، وفي الثاني نبحث في آثاره سواء بالنسبة للمتعاقدين أو بالنسبة للغير ، وفي الثالث نبحث في إنقضاء الرهن البحري .

المطلب الأول

إنشاء الرهن البحري

الرهن البحري عقد يبرم بين المدين الراهن (مالك السفينة) وبين الدائن المرتهن. لذلك لا بد من توافر الشروط المطلوبة لكل عقد ، وهي الشروط الموضوعية، أهلية مالك السفينة للتصرف فيها والرضا والمحل والسبب، والشروط الشكلية. وسنبين أهم الشروط الموضوعية الخاصة بالنسبة للرهن البحري .

---

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 83 ،

الشروط الموضوعية الخاصة

محل الرهن

يرد الرهن البحري على السفينة بالمعنى القانوني لها ، وسواء كانت سفينة تجارية او سفينة صيد أو سفينة نزهة ، وبالتالي يجب إستبعاد المنشأت العائمة الأخرى من نطاق هذا الرهن ، مثل مراكب الملاحة النهرية [1]، وجميع المنشأت التي لا تخصص للملاحة البحرية على وجه الإعتياد .

كذلك لا يجوز رهن السفن الصغيرة جداً والتي تقل حمولتها القائمة عن طنين ، وعلى ذلك نصت المادة 61 من القانون البحري بقولها :«يجوز عقد التأمين على السفن إذا كانت حمولتها القائمة طنين أو أكثر بشرط أن يكون ذلك باتفاق الفريقين».

ويشتمل الرهن المترتب على السفينة أو حصة منها جسم السفينة بكاملها، ويشمل أيضاً المهمات والأدوات والآلات وغيرها من التفرعات ، على أنه يجوز الاتفاق بين الطرفين على إستبعادها كلها أو بعضها من الرهن (المادة 1/65 من القانون البحري).

ويشمل الرهن أيضاً التعويض عن الضرر الذي أصاب السفينة الا إذا خصص هذا التعويض لإصلاح السفينة وصيانتها (المادة 1/65 من القانون البحري).

ولقد حرص المشرع على إستبعاد بعض العناصر من الرهن التي يمكن أن يثور بشأنها النزاع ، حيث نصت المادة 2/65 من القانون البحري على أن الرهن لا يشمل ما يلي : .

1 . أجرة النقل ، فالرهن البحري لا يؤدي الى انتقال حيازة السفينة الى الدائن المرتهن ، لذلك فهي تبقى بحيازة المدين الراهن (مالكها) حيث يحق له الأستمرار باستغلالها ، وبما أن الأجرة هي نتاج هذا الاستغلال فلا يفيد الراهن الاحتفاظ بحق الاستغلال إذا شمل الرهن أجرة النقل ، لذلك أخرجها

---

(1) هناك بعض التشريعات تجيز رهن المراكب النهرية أو الداخلية ، كالقانون الفرنسي الصادر في 1968/9/30م ، أنظر: محمد السيد الفقى. مرجع سابق، ص 153 .

المشرع من نطاق الرهن البحري [1] .

2 . العلاوات والإعانات الحكومية ، حيث إن مالك السفينة يستفيد من هذه الإعانات والمساعدات التي تقدمها الحكومة في إستغلاله للسفينة التي يحتفظ بحيازتها رغم رهنها .

وعادة تقدم الدولة هذه المساعدات والإعانات لدعم أسطولها التجاري ومنافسة الأساطيل الأخرى ، لذلك فإن المشرع إستبعدها من نطاق الرهن البحري .

3 . تعويض الضمان (التأمين) ، كما أن الرهن لا يشمل مبالغ التعويض التي تستحق للسفينة عن الأضرار التي تصيبها إذا كانت مؤمناً عليها ، ولكن يجوز أن يتضمن سند الضمان تفويضاً صريحاً للدائنين المرتهنين بإستيفاء ديونهم من تعويض التأمين ، بشرط قبول المؤمنين لذلك أو إبلاغهم به (المادة 65 /2 من القانون البحري).

وهذا الاتفاق يفيد الدائن المرتهن ، لأن السفن يؤمن عليها في الغالب ، وإن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويض التامين ، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئناً الى إستيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة أو تلفها من تعويض التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين عليه [2] .

حالات خاصة للرهن البحري

تشمل هذه الحالات رهن السفينة على الشيوع ، ورهن السفينة في دور الإنشاء ، ورهن حطام السفينة أي بقاء الرهن على الحطام .

1 . رهن السفينة المملوكة على الشيوع

تنص المادة 63 / 1 من القانون البحري على أنه:«لا يجوز لغير صاحب السفينة أو وكيله المفوض تفويضاً خاصاً أن يعقد تأميناً اتفاقياً على السفينة». فلا يجوز لغير مالك السفينة أو وكيله بوكالة خاصة أن يرهن السفينة ، لأن

---

(1) هاني دويدار . مرجع سابق، ص 166 .

(2) مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 86 .

الرهن من أعمال التصرف ، وبالتالي لا يجوز للربان أن يرهن السفينة الا إذا كانت لديه وكالة خاصة تسمح بذلك .

وإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع ، فلمجهزها حق رهنها لحاجة التجهيز أو الملاحة ، بموجب تفويض من أغلبية أصحابها إذا كانت هذه الأغلبية تملك في الوقت نفسه ثلاثة أرباع السفينة ، وإذا لم تبلغ حقوق الأغلبية هذه النسبة ، فإنه يجوز للشركاء أن يلجأوا الى المحكمة لتحكم بالحل الأكثر موافقة لمصلحتهم العامة (المادة 2/63 من القانون البحري).

ولا يجوز للشريك على الشيوع أن يرهن حصته الشائعة في السفينة الا إذا حصل على موافقة أغلبية الشركاء الذين يملكون نصف السفينة (المادة 63 / 3 من القانون البحري).

2 . رهن السفينة قيد الإنشاء

تنص المادة 66 / 1 من القانون البحري على أنه (يجوز إبرام عقد التامين على سفينة قيد الإنشاء) ، ولما كانت السفينة لا تسجل في سجل السفن الا بعد ان يكتمل بناؤها ، فقد أوجب القانون في هذه الحالة أن يسبق الرهن تصريح يوجه الى رئيس الميناء الواقع في دائرته محل بناء السفينة، ويبين في هذا التصريح طول السفينة وابعادها الأخرى على وجه التقريب وحمولتها المقدرة ، كما يذكر أيضاً مكان إنشائها (المادة 2/66 من القانون البحري) [1].

---

(1) مادة 47:

يثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المنصوص عليهما فى المادة السابقة فى السجل ، ويسلم الطلب إحداهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك فى شهادة التسجيل .

مادة 48:

إذا كان الدين المضمون بالرهن لإذن الدائن ، ترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد ، ويجب التأشير باسم هذا الدائن فى قيد الرهن.

مادة 49:

يحفظ قيد الرهن لمدة عشرة سنوات من تاريخ إجرائه ويبطل أثر هذا القيد إذا لم

وجدير بالذكر أن رهن السفينة وهي في دور الإنشاء لا يعد رهناً لمال مستقبل ، لأنه لا يرد على السفينة بوصف ما ستكون عليه بعد تمام البناء ، وإنما يرد على أجزائها التي تم بناؤها بالفعل [1] .

وتبدو أهمية هذا الرهن سواء بالنسبة للباني أم المجهز ، فالأول يحتاج الى الائتمان وبالتالي يستطيع أن يقترض بضمان السفينة لإتمام بنائها ، والثاني يدفع للباني أقساطاً من ثمن السفينة التي طلب بناؤها ، لذا وتفادياً لخطر فقد أمواله حال إفلاس الباني ، قد يطلب من هذا الأخير ترتيب رهن لصالحه على السفينة وهي في دور البناء ضماناً لما وفاه من دفعات [2] .

3 . بقاء الرهن على حطام السفينة

إذا تحولت السفينة الى حطام تفقد وصفها كسفينة لزوال صلاحيتها للملاحة البحرية ، ولكن نظراً لما قد يحتفظ به حطام السفينة من قيمة مالية يمكن بيعه إختيارياً أو جبرياً ، أبقى المشرع الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها حتى بعد تحولها الى حطام وينتقل الرهن في هذه الحالة الى

يجدد قبل نهاية هذه المدة .

مادة 50

يكون الرهن تاليا فى المرتبة للامتياز ، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها ، وإذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد اعتبرت فى مرتبة واحدة .

مادة 51

الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها فى أى يد كانت ، ولا يجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد فيد محضر الحجز فى سجل السفن .

مادة 52

1- إذا كان الرهن واقعة على جزء لا يزيد على النصف السفينة فليس للدائن المرتهن الا حجز هذا الجزء وبيعة ، وإذا كان الرهن واقعة على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها .

2 - وفى حالة الشيوع يجب على الدائن أن ينبه رسميا على باقى الملاك قبل بدء اجراءات البيع بخمسة عشر يوماً - بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار فى اجراءات التنفيذ .

(1) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق، ص 140 .

(2) محمد السيد الفقى . مرجع سابق، ص 155 .

حطامها وهذا مانصت عليه المادة 1/65 من القانون البحري .

الشروط الشكلية

يشترط القانون البحري الليبي في المادة 62 أن يكون عقد الرهن البحري مكتوباً ، والكتابة هنا ليست للإثبات بل هي لصحة العقد ، فرهن السفينة في القانون البحري الليبي يجب ان يكون مكتوباً والا كان باطلاً ، وسواء اكانت الكتابة بورقة رسمية أو بورقة عرفية .

وقد أجازت المادة 62 من القانون البحري أن يكون سند الرهن لأمر، وعندها يكون قابلاً للتداول عن طريق تدوير شهادة القيد، ويترتب على التدوير في هذه الحالة إنتقال حق الرهن الى المدور اليه (المادة 67 من القانون البحري).

ويجب أن يشهر الرهن البحري بطريق القيد في دفتر تسجيل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة حتى يكون نافذا في حق الغير ممن له مصلحة في عدم سريان الرهن في مواجهته ، كمشتري السفينة أو دائن مرتهن أخر او دائن عادي .

ويتم التسجيل وفقاً للأجراءات التي حددتها المادة 20 وما بعدها من القانون البحري ، وهذا ما نصت عليه المادة 64 من القانون البحري ، وإذا وقع الرهن على سفينة وهي قيد الإنشاء فيقيد في دفتر التسجيل الواقع في دائرته حوض بناء السفينة (المادة 2/66 من القانون البحري).

ويحصل الدائن المرتهن على شهادة بقيد حقه (المادة 2/35 من القانون البحري) ، ويجب أن يؤشر الرهن الوارد على السفينة على سند الملكية (المادة 36 من القانون البحري) [1].

---

(1) مادة 53:

يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن.

مادة 54

1- إذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة ، أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذى اتخذت إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن .

2 – وإذا أراد الحائز اتقاء اجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء فى الاجراءات أو خلال الخمسة عشر يوما التالية للتنبيه أن يعلن الدائنين المقيدين فى سجل السفن على يد محضر فى محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه وأسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وباستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فورا سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة .

مادة 55:

1- يجوز لكل دائن فى الحالة المبينة فى المادة السابقة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف .

2 – ويجب إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقعا من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ الإعلان المنصوص عليه فى المادة السابقة ، ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التى توجد السفينة فى دائرتها أو المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة فى الموانى المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة .

مادة 56:

إذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بالطلب المذكور فى المادة السابقة فللحائز أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة ، وله فى هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع أى إجراءات أخرى .

مادة 57:

1- مع مراعاة أحكام الفقرة (1) من المادة 12 من هذا القانون إذا بيعت السفينة المرهونة بيعا اختياريا لأجنبى كان البيع باطلا ما لم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن .

2 – ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذى يخالف حكم الفقرة السابقة .

مادة 58:

مع مراعاة أحكام المادة 56 من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين ، وفى الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقرارا موقعا من الدائن ومصدقا على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن .

المطلب الثاني

آثار الرهن البحري

الرهن البحري كما بينا سابقاً عقد فهو يرتب آثاراً بالنسبة لكلا طرفيه ، ومتى قيد الرهن في سجل السفينة أصبح له آثاراً تجاه الغير .

1- آثار الرهن البحري بين طرفيه

السفينة مال منقول ومع ذلك يمكن أن ترهن كالعقار دون أن تنتقل حيازتها الى الدائن المرتهن ، ولذلك فإن المدين الراهن يستمر بحيازته للسفينة ، ويستطيع أن يستغلها إستغلالاً عادياً دون تقصير في حفظها وصيانتها وحمايةً لحق الدائن المرتهن .

أما الدائن المرتهن فله أن يحمي حقه المستمد من عقد الرهن استناداً للقواعد العامة ، فله أن يتخذ الوسائل التحفظية ، وأن يعترض على كل عمل أو تقصير من جانب المدين الراهن في صيانة السفينة أو إصلاح ما يصيبها من تلف ، وإذا تسبب المدين الراهن بخطئه في هلاك السفينة الرهونة أو تلفها ، كان للدائن المرتهن أن يقتضي تأميناً كافياً أو يستوفي حقه فوراً ، وإذا كان الهلاك أو التلف قد نشأ عن سبب أجنبي ولم يقبل الدائن المرتهن بقاء الدين بلا تأمين ، كان المدين مخيراً بين أن يقدم تأميناً كافياً أو يوفي الدين فوراً قبل حلول الأجل (المادة 1052 من القانون المدني الليبي) .

2- آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

كما ذكرنا سابقاً لا بد أن يشهر الرهن البحري ، وذلك بقيده في سجل السفينة ، وعندها يصبح سارياً بحق الغير ، فيمنح الدائن المرتهن ميزتي التقدم والتتبع في مواجهة الغير .

أولاً . حق التقدم

للدائن المرتهن أن يتقدم على الدائنين العاديين ، وعلى الدائنين له في نفس المرتبة، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن السفينة بحسب تاريخ

قيدها ، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه ، وإذا وجد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة فيها ، كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد ، ولو كانت مقيدة في نفس اليوم ، وتكون الأسبقية في هذه الحالة بساعة القيد ، وإذا قدمت طلبات القيد في ذات الوقت ، فعند ذلك تسجل متزاحمة في نفس المرتبة (المادة 26 من القانون البحري) .

ولكن سائر الدائنين المرتهنين يتأخرون بطبيعة الحال بعد الدائنين الممتازين على السفينة (المادة 48 من القانون البحري) .

ولا يعطي القيد للدائن المرتهن حق التقدم بالنسبة الى أصل الدين فقط ، بل أنه يترتب على القيد أيضاً ضمان فوائد سنتين بالأضافة الى فوائد السنة الجارية في وقت الأمر بالبيع (المادة 64 من القانون البحري) .

ثانياً: حق التتبع

تنص المادة 1/68 من القانون البحري على أنه:«للدائنين الحائزين تاميناً مسجلاً على سفينة ما أو على حصة منها أن يلاحقوها أياً كانت اليد التي إنتقلت اليها ليدونوا دينهم في مرتبته ويقبضوه وفقاً لدرجة التسجيل». فالدائن المرتهن يباشر حق التتبع حتى إذا أنتقلت السفينة الى حائز جديد، ومن ثم مهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن المرتهن يبقى يثقل السفينة ، وللحائز وتبعاُ للقواعد العامة، أن يختار بين دفع دين الدائن المرتهن والحلول محله ، وبين تطهير السفينة (التخلى عنها أو تحمل إجراءات الحجز).

التطهير الاختياري للسفينة

للمشتري حائز السفينة أو حصة منها أن يتفادى إجراءات التنفيذ عليها ويطهر السفينة من الرهون التي تثقلها ، وقد نصت المادة 69 من القانون البحري على كيفية تطهير المشتري للسفينة المرهونة أو الحصة فيها ، فقررت أنه ينبغي على المشتري وبعد أن يقيد شرائه للسفينة في دفتر تسجيل السفن وفي خلال خمسة عشر يوماً التالية أن يبلغ جميع الدائنين المقيدين في سجل السفن في الموطن المختار لكل منهم ، بنسخة من سند ملكية السفينة ، مع التصريح بإستعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن

فوراً ، سواء أكانت هذه الديون مستحقة الإداء أم غير مستحقة ، وذلك في حدود الثمن الملزم به ، ويجوز لكل دائن مقيد وفي ظرف عشرة أيام من تاريخ الإبلاغ أن يطلب بيع السفينة أو بيع الحصة المرهونة بالمزاد مع عرض زيادة العشر على الثمن وتقديم كفالة لدفع الثمن والمصاريف ، ويشتمل الطلب على تكليف بالحضور أمام المحكمة الأبتدائية التابع لها مكان وجود السفينة أو مرفأ تسجيلها إذا كانت مبحرة ، لأجل تقرير إجراء المزايدة العلنية (المادة 70 من القانون البحري) ويجري البيع بالمزاد بمسعى من الدائن الذي طلبه أو بمسعى من المشتري طبقاً لإجراءات الحجز التنفيذي على السفينة (المادة 71 من القانون البحري) .

الرهن الواقع على حصة في السفينة

وإذا كان الرهن واقعاً على حصة تقل عن نصف السفينة ، فليس للدائن المرتهن الا حجز وبيع هذه الحصة ، أما إذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة ، فيجوز للدائن بعد إجراء الحجز بيع السفينة باكملها على أن يدعو بقية الشركاء الى هذا البيع (المادة 68 / 2 من القانون البحري) .

وإذا أجريت القسمة بالتراضي أو بالتصفية ووقعت السفينة في نصيب أحد الشركاء ، فإن الرهن يبقى بعد القسمة او البييع على ما كان عليه قبلهما ، ولو كان هذا الشريك غير الذي أبرم عقد الرهن على حصته الشائعة في السفينة (المادة 68 / 3 من القانون البحري) .

أما إذا تم البيع في المزاد أمام القضاء بعد توقيع الحجز على السفينة ، ورسا المزاد على شخص غير شريك في السفينة ، فإن حق الدائن المرتهن بحصة في السفينة ينحصر في الأولوية على جزء من الثمن الذي يمثل قيمة هذه الحصة (المادة 68 / 4 من القانون البحري) .

بيع السفينة المرهونة في الخارج

وتنص المادة 72 من القانون البحري على أنه يمتنع بيع السفينة في الخارج إذا كانت مرهونة في ليبيا ، وكل بيع مخالف لذلك ، لا يمكن تدوينه في دفتر تسجيل السفن لكونه باطلاً ، والحكمة من هذا المنع ، هو عدم إضاعة حقوق الدائنين المرتهنين الذين لا يستطيعون تتبع السفينة وإقتضاء

دينهم منها ، وقد اعتبرت المادة المذكورة المالك الذي يقوم ببيع السفينة المرهونة خارج ليبيا مرتكباً لجريمة خيانة الأمانة .

المطلب الثالث

انقضاء الرهن البحري

ينقضي الرهن البحري بنفس الأسباب التي ينقضي بها الرهن التأميني على العقارات طبقاً للقواعد العامة، فينقضي للأسباب التالية:

1. الرهن البحري هو حق عيني تبعي، لذا ينقضي بإنقضاء الدين المضمون بالرهن كالوفاء أو بما يقوم مقام الوفاء كالمقاصة او الإبراء أو إتحاد الذمة .
2. وينقضي الرهن بتطهير المشتري للسفينة، وذلك بدفع الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن الشراء (المادة 69 من القانون البحري).
3. كما ينقضي الرهن إذا بيعت السفينة بيعاً قضائياً، فيترتب على حكم رسو المزاد (الإحالة) تطهير السفينة من كافة الرهون التي تثقلها وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن (المادة 94 من القانون البحري) .
4. وكذلك ينقضي الرهن بهلاك السفينة المرهونة ، ولكن الرهن ينتقل إلى حطامها لكونه ذا قيمة (المادة 65 من القانون البحري).

ولا ينقضي الرهن البحري بالتقادم مستقلاً عن الدين المضمون ، وذلك على عكس الحكم فيما يتعلق بحقوق الأمتياز البحرية ، وذلك لما يفضي اليه إنقضاء الرهن بالتقادم من إضرار بالدائن المرتهن وزعزعة للائتمان البحري [1] .

---

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 91 .

الباب الثاني
أشخاص السفينة

لا يمكن للسفينة أن تسير بدون أشخاص يقيمون على تسييرها وقيادتها وخدمتها ، وهؤلاء هم الأشخاص الذين يتواجدون على ظهر السفينة ، بالإضافة الى مالك السفينة الذي يقوم بتجهيزها عادة ، وقد خصص القانون البحري الليبي ، الباب الثالث لأصحاب السفينة ومجهزيها، والباب الرابع للربان ، أما الباب الخامس فلتنظيم العمل البحري .

وبالإضافة الى هؤلاء يوجد أشخاص بريون يعملون في الموانئ لا على ظهر السفينة ولكن من أجل السفينة وخدمة استغلالها التجاري ، وهؤلاء هم أمين السفينة وأمين الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحري، ولم يشر القانون البحري الى هؤلاء الأشخاص . وسنتكلم عن هؤلاء الأشخاص تباعاً في الفصول التالية.

الفصل الأول: مالك السفينة.

الفصل الثاني: الربان.

الفصل الثالث: الملاح.

الفصل الرابع: المرشد.

الفصل الخامس: الأشخاص البريون.

الفصل الأول

مالك السـفينة

مالك السفينة هو الذي يقوم بتجهيزها عادة، فيتولى تزويدها بالمؤن اللازمة لها، كالوقود الكافي للرحلة، ويعين الطاقم الضروري لها، بإبرام عقود النقل البحري ، كما يبرم التامين اللازم ، ولما كان المالك عادة هو الذي يقوم بتجهيز السفينة، فقد اختلطت صفة المالك بصفة المجهز، وأصبحت هناك قرينة قانونية على أن مالك السفينة هو مجهزها ما لم يقم الدليل على عكس ذلك ، وهذا ما نصت عليه المادة 4/138 من القانون البحري الليبي بقولها :«وفي كل حال يعتبر صاحب السفينة مجهزها ما لم يثبت عكس ذلك».

وإذا كان الوضع الغالب عملاً ، هو أن يقوم المالك باستغلال سفينته مما يؤدي الى إجتماع صفتي المالك والمجهز في شخص واحد ، وهذا ما صورته الفقرة الرابعة من المادة 138 من القانون البحري، إلا أنه قد يكون المالك شخصاً آخر غير المجهز، وذلك عندما يؤجرها فارغة ، فيقوم المستأجر بتجهيزها وإعدادها للاستغلال التجاري لحسابه الشخصي، وعندئذ يكون هو مجهز السفينة، وتقوم التفرقة في هذه الحالة بين المستأجر المجهز والمالك المجهز.

وتظهر عدة مسائل عند الكلام عن مالك السفينة ومجهزها ، منها مسئولية المالك وتحديد مسئولية المالك ، وكذلك تحديد مسئوليته في القانون الليبي وأحكام معاهدة بروكسل لعام 1957م، وأخيراً فيما بتعلق باستغلال السفن الذرية. وسنتكلم عن هذه المواضيع في المباحث التالية:

المبحث الأول

مسئولية مالك السفينة

تنص المادة 96 من القانون البحري الليبي على ما يلي:«يكون صاحب السفينة مسئولاً شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الربان والعقود التي يبرمها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية وهو مسئول أيضا عن أفعال الربان والبحارة والسائق وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم».

إن مالك السفينة يعتبر مسئولاً ابتداءً في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية ، إذ يلتزم المالك بتسليم السفينة الى تابعيه وهي في حالة صالحة للملاحة ، وتقرر المادة 96 المشار اليها أعلاه مسئولية مالك السفينة العقدية التي تنشأ عن العقود التي يبرمها الربان في حدود صلاحياته القانونية ، لأن الربان يعتبر ممثلاً للمالك .

كما تقرر المادة 96 مسئولية المالك التقصيرية عن الأخطاء الصادرة من الربان أو البحارة أو السائق (لمرشد) وسائر خدام السفينة أثناء تأديتهم لعملهم أو بسببه ، وذلك لأن المالك مسئول عن أخطاء جميع تابعيه .

والأصل ان مالك السفينة هو مجهزها كما ذكرنا سابقا ، ولكن المالك قد يؤجر السفينة للغير لتجهيزها ، فعلى من تقع المسئولية في هذه الحالة ، أتقع على مالك السفينة أم على المستأجر ؟

ابتداءً ان مالك السفينة غير مسئول عن أفعال المستأجر المجهز وتصرفاته ، لأن المستأجر ليس تابعاً للمالك ولا يعتبر وكيلاً عنه ، ومن ثم ينتفي تطبيق المادة 96 من القانون البحري ، ولكن من يعتبر مسئولاً عن أخطاء الربان والتابعين البحريين ؟

الرأي السائد فقهاً وقضاءً إن المالك هو المسئول وحده تجاه الغير دون المستأجر المجهز ، وإن كان هذا الأخير هو الذي يقوم بإختيار الربان والبحارة ، ويستند هذا الرأي الى أن نص القانون الذي يقرر مسئولية المالك

عن أعمال الربان والتابعين قد جاء عاماً مطلقاً لا تفريق فيه بين ما إذا كان المالك هو مجهز السفينة أم كان قد أجرها للغير لتجهيزها ، وإن مستثمر السفينة في نظر الغير هو المالك الوارد أسمه في سجل السفن ، وإن للغير في أغلب الأحوال امتيازاً على السفينة ذاتها[1] .

ولكن يشترط لتحقق مسئولية المالك ـ حسب الرأي الراجح ـ أن يكون الغير حسن النية لا علم له بتأجير السفينة أو لم يكن بمقدوره أن يعلم بتأجيرها .

ومن الأفضل في هذه الحالة أن تقع المسئولية على عاتق المستأجر لأنه هو الذي يقوم بتجهيز السفينة وأختيار الربان والبحارة ، ولا محل للاستناد الى عمومية النص ، لأن المشرع قد أخذ بالوضع الغالب وهو أن مالك السفينة هو مجهزها ، ولذلك لم يتعرض لحالة تأجير السفينة للغير ، كما أن الربان والبحارة يعتبرون في هذه الحالة تابعين للمجهز وليس للمالك [2] .

---

(1) مصطفى كمال طه ـ مرجع سابق ـ ص 113 .

(2) أنظر:مصطفى كمال طه ـ مرجع سابق،ص 113، علي البارودي ـ القانون البحري، 1988م ـ مرجع سابق ـ ص 103 .

المبحث الثاني

المسئولية المحدودة لمالك السفينة

كما ذكرنا سابقاً فإن مالك السفينة يكون مسئولاً مسئولية شخصية عن الأخطاء التي تقع أثناء الرحلة البحرية ، فهو مسئول عن أخطائه الشخصية حسب القواعد العامة المقررة (المادة 166 والمادة 167 من القانون المدني)، كذلك يكون مسئول عن الأخطاء التي تقع من الربان والتابعين البحريين بوجه عام عند تأديتهم الوظيفة أو بسببها (المادة 177 من القانون المدني) .

والأصل ان مالك السفينة استناداً للقواعد العامة مسئول تجاه الغير عن الضرر الذي يصيبه بسبب تلك الأفعال بجميع أمواله ، ولكن المشرع البحري خرج عن حكم هذه القواعد ، ونص على تحديد مسئولية المالك عن التزامات الربان وتابعيه بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها ، حيث نصت المادة 97 من القانون البحري على ذلك بقولها (لا يكون صاحب السفينة مسئولاً عما يأتي إلا بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها ......

أساس المبدأ

ويجد تحديد المسئولية أصوله في نظام الترك الذي عرفته القوانين القديمة ، حيث تنقضي التزامات المالك أو الربان ، إذا تخلى عن السفينة للدائنين ، وأصول هذه القاعدة في عقد التوصية التي رافقت ظهور النشاط البحري ، حيث تؤلف شركة توصية بسيطة بين مالك السفينة الذي يعتبر شريكاً موصياً لا يسأل إلا بمقدار ما قدمه وهي السفينة ، وبين شريك آخر وهو الربان الذي يسأل عن ديون الشركة بجميع أمواله باعتباره شريكاً متضامناً[1] .

وقد دون هذا المبدأ في المجموعات البحرية القديمة ، وظل قائماً حتى

(1) فايز نعيم رضوان . القانون البحري، منشورات دار الفكر العربي، 1986م، ص 204، لطيف جبر كوماني . مرجع سابق . ص 71 ، مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري، الدار الجامعية، 1991م، ص 115 .

اليوم ، حيث تبنته التشريعات البحرية المختلفة ، كما عقدت عدة معاهدات دولية بشأن تحديد مسئولية مالك السفينة ، منها معاهدة بروكسل لعام 1957 والتي سنأتي على ذكرها لاحقاً .

ويبرر وجود المبدأ حديثا الأسباب التالية :.

1. إن مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه تقوم على افتراض الخطأ من جانب المتبوع في الرقابة ، وبما أن الربان تابع من نوع خاص يختلف عن التابع في القواعد العامة ، حيث إنه ذو سلطة واسعة في التصرف على ظهر السفينة ولا يخضع لرقابة المالك ، لذلك فإن من العدل تخفيف مسئولية المالك المتبوع .

2. إن تحديد مسئولية مالك السفينة يستفيد منه جميع المشتغلين بالنشاط البحري في الغالب ، وذلك بالنظر للعلاقات المتبادلة فيما بينهم ، فالدائنين نتيجة الأضرار البحرية والذين يضارون من مبدأ تحديد المسئولية ، سيكونون مدينين في مناسبة أخرى .

3. إن تحديد مسئولية مالك السفينة من شأنه التشجيع على الاستثمار البحري ، حيث سيؤدي الى تشجيع المستثمرين لتوظيف أموالهم في النشاط البحري رغم المخاطر الجسيمة التي تتعرض لها الرحلة البحرية عادة .

وتأخذ جميع التشريعات البحرية بمبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة ، ولكنها تختلف فيما بينها بشأن تنظيم هذا المبدأ وكما يلي :

1 . **الاتجاه الفرنسي:** ويعبر عنه أيضاً بنظام الترك ، وهو يعد من أعرق أنظمة تحديد المسئولية، وقد ظهر هذا النظام في القوانين اللاتينية ، حيث يسأل المالك وفقاً للنظام الفرنسي مسئولية شخصية عادية عن جميع أفعال تابعيه البحريين في جميع أمواله حسب الأصل ، ولكن يجوز له التخلص من تلك المسئولية بترك السفينة والأجرة للدائنين ، وكان القانون الفرنسي يأخذ به حتى سنة 1967م، وكذلك القانون البحري المصري الملغي يأخذ بهذا الاتجاه .

2 . **الاتجاه الألماني:** حيث إن مسئولية مالك السفينة في القانون الألماني لا تعتبر مسئولية شخصية ترد على ذمة المالك ، وإنما هي مسئولية عينية تنصب على الثروة البحرية المتمثلة في السفينة وأجرتها وملحقاتها ، باعتبارها ذمة مستقلة بدائنيها ومدينيها ، حيث يقتصر حق الدائن على تلك الثروة البحرية فلا يكون لهم إلا التنفيذ على السفينة وأجرة النقل دون سائر أموال المالك الأخرى .

3 . **الاتجاه الإنجليزي:** ويكون على أساس تحديد مسئولية مالك السفينة تحديداً جزافياً ، بأن يدفع مبلغاً محدداً على أساس نوع الضرر من ناحية ، ومقدار حمولة السفينة من ناحية أخرى ، وقد كان قانون الملاحة التجارية الإنجليزي الصادر سنة 1894م يحدد مسئولية المالك بمقدار 8 جنيهات إسترلينية عن كل طن من حمولة السفينة بالنسبة للأضرار المادية و 15 جنيها إسترلينيا عن كل طن بالنسبة للأضرار البدنية ، وبهذا النظام تأخذ التشريعات الأنكلوسكسونية عموماً ، وبه أخذت معاهدة بروكسل لعام 1957م ، كما أخذت به فرنسا في القانون رقم 5 لسنة 1967م، بدلاً من نظام الترك الذي كانت تطبقه سابقاً ، وبهذا النظام أخذ القانون المصري الجديد سنة 1990م.

وقد حاولت معاهدة بروكسل لعام 1924م أن توفق بين هذه الأنظمة فقررت أن يعطى الخيار للمالك في أن يدفع بمقدار قيمة السفينة والأجرة ، أو أن يدفع مبلغ جزافي يقدر على الأساس الإنجليزي ، وقد امتنعت كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية عن التصديق على المعاهدة لإصرارهما على اعتماد التقدير الجزافي، لذلك فقد إبرامت معاهدة دولية جديدة ، فعقدت معاهدة بروكسل في 1957/10/10م التي اعتمدت التحديد الجزافي لمسئولية مالك السفينة .

المبحث الثالث

تحديد مسئولية المالك في القانون الليبي

تنص المادة 97 من القانون البحري الليبي على أن صاحب السفينة لا يكون مسئولاً إلا بقدر السفينة وأجرتها وتفرعاتها ، وتثير هذه المادة مسائل أربع وكما يلي :-

من له الحق بتحديد المسئولية

الأصل ان مالك السفينة [1]هو الذي يحق له أن يحدد مسئوليته عن أخطاء الربان والتابعين البحريين ، سواء أكان المالك فرداً أو شركة أو شخصاً من أشخاص القانون العام ، فللدولة أن تحدد مسئوليتها بالنسبة الى السفن التي تستغلها في التجارة البحرية ، ولا يهم في هذا الصدد ما إذا كانت السفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة .

ويفيد من تحديد المسئولية أيضاً المجهز غير المالك ومستأجر السفينة الرئيسي حيث نصت المادة 105 من القانون البحري على أنه:«يستفيد مستأجر السفينة الرئيسي ومجهزها الذي ليس صاحبها من حصر المسئولية ومن أحكام المواد التالية» ، ونص المشرع على إستفادة المستأجر المجهز في تحديد المسئولية ، يؤيد الرأي القائل بمسئولية هذا المجهز غير المالك تجاه الغير عن الرحلة البحرية الذي اشرنا اليه سابقاً .

الديون التي يشملها تحديد المسئولية

عددت المادة 97 من القانون البحري الديون التي يشملها تحديد المسئولية وهي:

1. التعويضات المفروضة للغير من جراء الأضرار التي تسببها أخطاء الربان أو البحارة أو السائق أو أي شخص يكون في خدمة السفينة

(1) تنص المادة 81 / 1 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد على :«لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية ....».

على اليابسة أو في البحر .

2. التعويضات المفروضة للغير من جراء الأضرار التي تلحق بالبضائع المسلمة للربان بغية نقلها وبجميع الأموال والأشياء الكائنة على متن السفينة كأمتعة المسافرين .

3. الالتزامات الناتجة عن وثائق الشحن، وتشمل التعويضات الناشئة عن الأضرار الناجمة عن التأخير في تنفيذ عقد النقل .

4. التعويضات المفروضة بسبب خطأ في الملاحة ارتكب في أثناء تنفيذ أحد العقود ، كعقد إيجار السفينة أو عقد القطر البحري .

5. التزام رفع حطام سفينة غرقت أو إصلاح الأضرار التي تلحق بمنشآت الأحواض أو الموانئ أو طرق الملاحة والالتزامات المتعلقة بها .

6. جعل المساعدة والإنقاذ .

7. الحصة التي عليه أن يساهم بها في الخسائر البحرية المشتركة .

8. الالتزامات الناشئة عن العقود أو الأعمال التي يجريها الربان ضمن صلاحياته القانونية خارج مربط السفينة لحاجات حقيقية يقتضيها حفظ السفينة أو إكمال السفر ، على أن لا تكون هذه الحاجات ناتجة عن نقص أو خلل يشوبان التجهيز أو التموين عند بدء السفر[1].

الديون التي لا يشملها تحديد المسئولية

نصت المادة 99 من القانون البحري الليبي على الحالات التي لا يشملها تحديد المسئولية وهي كالآتي :.

1. الالتزامات الناشئة عن أخطاء صاحب السفينة ، غير أنه إذا كان ربان السفينة صاحبها أو أحد أصحابها فله أن يدفع بحصر المسئولية

(1) وألا كان المالك مسئولاً مسئولية مطلقة ، لأن هذا يعد خطأ شخصياً منه .

من أجل أخطائه في الملاحة وأخطاء مستخدمي السفينة.

2. الالتزامات الناشئة من العقود أو الأعمال التي يجريها الربان خارج ميناء التسجيل لحاجة فعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر في حالة وجود موافقة أو تفويض صريح من مالك السفينة، إذ يعتبر أذن المالك بالتصرف على نحو معين بمثابة تنازل منه عن تحديد المسئولية، كما أن الإجازة اللاحقة للتصرف بعد وقوعه كالأذن السابق.

3. التزامات صاحب السفينة عن استخدام البحارة ومستخدمي السفينة، وعدم تحديد المسئولية في هذه الحالة حماية الملاحين وهم أصحاب موارد بسيطة وتغليب مصلحتهم على مصلحة المالك وهو عادة شخص مقتدر .

محل تحديد المسئولية

أخذ التشريع الليبي بأحكام معاهدة بروكسل المبرمة سنة 1924 وأعطى المالك الخيار بين أن يدفع قيمة السفينة وأجرة النقل وبين أن يدفع مبلغاً جزافياً .

قيمة السفينة وأجرة النقل

تقضي المادة 97 من القانون البحري الليبي بأن مالك السفينة لا يكون مسئولاً الا بقدر قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها .

1- **قيمة السفينة:** الأصل أن تقوّم السفينة حسب حالتها في نهاية الرحلة (المادة 3/100 من القانون البحري) فعند وصول السفينة الى ميناء الاستغلال تقوّم ، ولها أن تسافر بعد ذلك في رحلات جديدة دون أن يلزم المالك بانتظار نتيجة الدعوى المرفوعة من الدائنين .

ولكن في حالة وقوع تصادم أو أي حادث آخر تقوُّم السفينة بحالتها في أول ميناء ترسو فيه بعد الحادث ، وإذا أصاب السفينة حادث آخر قبل وصولها الى هذا الميناء وأنقص من قيمة السفينة فلا يضار الدائنون من الحادث الأول بهذا الإنقاص نتيجة الحادث الثاني (المادة 1/100 من القانون البحري).

وفيما يتعلق بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المشحونة والالتزامات الناشئة عن وثائق الشحن ، تقوّم السفينة في حالتها في ميناء التفريغ ، وإذا كانت البضاعة مرسلة الى موانئ مختلفة فيكون التقدير بحسب حالة السفينة في أول ميناء من هذه الموانئ (المادة 2/100 من القانون البحري).

وتضاف الى قيمة السفينة تفرعاتها وهي تشمل التعويضات المستحقة للمالك بسبب السفينة ، كالتعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة من بدء السفر ولم يتم تعويضها (المادة 1/103 من القانون البحري) والتعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة إذا نشأت أضرار مادية لحقت بالسفينة منذ بدء السفر ولم يتم تعويضها (المادة 2/103 من القانون البحري) .

ولا تعتبر من تفرعات السفينة التعويضات المستحقة للمالك بموجب عقود الضمان والعلاوات والإعانات المالية وغيرها من الإعانات الحكومية (نهاية المادة 103 من القانون البحري).

2- **أجرة النقل:** ويلزم المالك بأن يدفع فضلاً عن قيمة السفينة ، أجرة النقل سواء كانت أجرة نقل بضائع أو أجرة نقل ركاب ، حيث إن أجرة النقل تكون مع السفينة ، الذمة البحرية ، وهي وحدة قانونية واحدة فيسأل المالك في حدودها فقط ، وتقدر الأجرة تقديراً جزافياً بعشرة في المائة من قيمة السفينة لكل الحوادث أياً كان نوعها عند بدء السفر ولو لم تكسب السفينة أية أجرة (المادة 102 من القانون البحري) .

وإثبات قيمة السفينة والأجرة يقع على عاتق مالك السفينة (المادة 100 من القانون البحري) مع حق كل صاحب مصلحة في إقامة الدليل على عكس ذلك .

التحديد الجزافي

الأصل ان لمالك السفينة أن يختار بين دفع قيمة السفينة وأجرة النقل وتفرعاتها ، وبين أن يدفع مبلغاً جزافياً هو المبلغ الحاصل من ضرب عدد الأطنان التي تبلغها حمولة السفينة بقيمة الأطنان الرسمية ، وتحدد

هذه القيمة بلائحة يصدرها وزير المواصلات (نهاية المادة 97 من القانون البحري) ، وتحدد حمولة السفينة في البواخر وسائر السفن ذات المحرك بصافي حجمها مضافاً اليه الفراغ الذي تشكله الآلات والمحركات، وفي المراكب الشراعية بصافي حجمها (المادة 104 من القانون البحري).

وللمالك أن يختار بين دفع قيمة السفينة والأجرة وبين دفع المبلغ الجزافي حسبما تمليه عليه مصلحته ، فإذا كانت السفينة لا تزال بحالة جيدة فإنه يختار التحديد الجزافي ، أما إذا كانت السفينة قد أصيبت بأضرار جسيمة أنقصت كثيراً من قيمتها ، فإنه يختار قيمة السفينة وأجرتها .

وللمالك حق الاختيار في كل الأحوال التي يسأل فيها عن أخطاء الربان والملاحين عدا حالات ثلاث استثناها القانون وقصر حق المالك في تحديد مسئوليته عنها على دفع قيمة السفينة وأجرة النقل ، وهذه الحالات نصت عليها المادة 97 من القانون البحري في الفقرات 6 ، 7 ، 8 وهي :

1. جعل المساعدة والإنقاذ .
2. حصة مالك السفينة في الخسائر المشتركة .
3. الالتزامات الناشئة عن العقود أو الأعمال التي يجريها الربان ضمن صلاحياته القانونية خارج ميناء التسجيل لحاجة فعلية تقضيها حفظ السفينة أو إكمال السفر .

وفي هذه الحالات الثلاث السالف ذكرها خشى المشرع أن يكون التحديد الجزافي ضعيفاً بحيث يفيد المالك كثيراً من التحديد ، لذلك ألغى الخيار المقرر للمالك كثيراً وقصر حقه في التحديد على قيمة السفينة والأجرة [1].

وقد نصت المادة 98 من القانون البحري على مضاعفة مبلغ التحديد الجزافي في حالة وفاة أحد الأشخاص أو أصابته بضرر بدني بسبب أخطاء الربان أو البحارة أو السائق (المرشد) أو أحد مستخدمي السفينة ، على أن يشترك المضرورون من حادث واحد أو ورثتهم في توزيع التعويض الإضافي ، وإذا لم يكف هذا المبلغ لتعويضهم تعويضاً تاماً ، فإنهم يشتركون بالباقي مع

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري،1991م . مرجع سابق، ص 124 .

سائر الدائنين في مبلغ التعويض الأصلي مع عدم الإخلال بحقوق الامتياز .

وقد أعفت المادة السابقة من التعويض الإضافي السفن غير المخصصة لنقل الركاب والتي تقل حمولتها عن ثلاثمائة طن ، حيث يشترك الدائنون بسبب أضرار بدنية مع الدائنين بسبب أضرار مادية في مبلغ التعويض الأصلي وحده .

وتنص المادة 106 من القانون البحري الليبي على أنه في حالة إقامة الدعوى على مالك السفينة أو إجراء التنفيذ على أمواله ، يجوز للمحكمة بناءً على طلب المالك أن تقرر وقف الإجراءات على الأموال عدا السفينة وأجرتها وتفرعاتها لمدة كافية للتمكن من بيع السفينة وتوزيع المال على الدائنين .

ويحدد رئيس المحكمة الابتدائية بصفته قاضياً للأمور المستعجلة مبلغ الكفالة المطلوب تأديته من مالك السفينة ليتمكن من الدفع بتحديد المسئولية (المادة 107 / 1 من القانون البحري) .

ويستطيع مالك السفينة في كل وقت التخلص من الإجراءات بإيداع المبلغ الذي تتحدد به مسئوليته (المادة 107 / 2 من القانون البحري) .

ويجري التوزيع على الدائنين وفقاً للقوانين النافذة (المادة3/107 من القانون البحري).

وتشترك الديون المختلفة الناشئة من حادث واحد أو التي تقتضي تقويم السفينة في ميناء واحد في المبلغ الذي تتحدد به مسئولية المالك مع مراعاة حقوق الامتياز (المادة 101 من القانون البحري) .

المبحث الرابع

المسئولية المحدودة في معاهدة بروكسل 1957

ذكرنا سابقاً بأن معاهدة بروكسل لعام 1924 قد حاولت أن توفق بين الاتجاهات التشريعية المختلفة ولكن معارضة قسم من الدول لها كبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية ، أدى الى عقد معاهدة جديدة في 1957/10/10م وقد حلت محل معاهدة بروكسل لعام 1924 ، ونعرض فيما يلي للأحكام التي قررتها المعاهدة الجديدة .

الأشخاص المستفيدين من تحديد المسئولية

يستفيد من تحديد المسئولية كل من مالك السفينة ومستأجر السفينة ، والمجهز غير المالك ، والمجهز المدير ، وكذلك الربان ورجال الطاقم وغيرهم من تابعي المالك أو المستأجر أو المجهز (المادة 1/6) ، وإفادة التابعين من تحديد المسئولية هو حكم جديد لم يكن مقرراً في معاهدة عام 1924م، حيث إنه من المتصور أن يرجع المضرور على الربان ، فيرجع الربان بدوره على المالك ، لذا ينبغي أن يكون الرجوع على الربان والتابعين هو أيضا مقيداً بالتحديد الوارد في المعاهدة .

ويلاحظ أن الربان والتابعين يستفيدون من تحديد المسئولية حتى ولو كان الحادث المنشىء للدين راجعاً الى خطأ شخصي منهم ، ومع ذلك إذا كان الربان أو عضو الطاقم بنفس الوقت مالكاً وحيداً أو مستأجراً أو مجهزاً مديراً فلا يجوز له التمسك بتحديد المسئولية إلا إذا كان الخطأ قد وقع منه بصفته رباناً أو عضو طاقم (المادة 3/6).

هذا وتقضي المعاهدة بأن مجموع مبالغ التحديد المستحقة على المالك وتابعيه بسبب الأضرار الناشئة من حادث واحد ، لا يجوز أن تتعدى الحد الأقصى المقرر (المادة 6 / 1) .

الديون التي يشملها تحديد المسئولية

نصت المادة الأولى من المعاهدة على الديون التي يجوز تحديد المسئولية عنها وهي : .

1 . الديون الناشئة عن وفاة أو إصابة أي شخص موجود على ظهر السفينة وذلك بقصد نقله ، أو ضياع أو تلف أي مال موجود على ظهر السفينة.

2 . الديون الناشئة عن الوفاة أو الإصابة التي تلحق بأي شخص أو أي هلاك أو تلف يلحق بأي مال ، متى كان الضرر ناشئاً عن فعل أو إهمال أو خطأ أي شخص على ظهر السفينة ويكون المالك مسئولاً عنه ، بشرط أن يكون الفعل أو الإهمال أو الخطأ الصادر في هذه الحالة متعلقاً بملاحة السفينة أو إدارتها أو شحن البضائع أو تفريغها أو صعود المسافرين أو نقلهم أو نزولهم.

3 . كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقاً برفع حطام السفن الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ، وكل التزام ناشئ عن الأضرار التي تلحقها السفن بمنشات الموانئ أو الأحواض أو طرق الملاحة .

4 . كذلك أكدت المعاهدة على أن تحديد المسئولية يسري في الحالات السابقة ، حتى ولو كانت المسئولية ناشئة عن حراسة السفينة (المادة 3/1).

الديون التي لا يشملها تحديد المسئولية

أخرجت المعاهدة من نطاق تحديد المسئولية ثلاث حالات تظل فيها مسئولية المالك مطلقة وهي : .

1 . إذا كان الحادث الذي نشأ عنه الدين وقع بخطأ شخصي من المالك ، كما إذا ثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة في بداية الرحلة .

2 . الديون الناشئة من المساعدة أو الإنقاذ أو المساهمة في الخسارات المشتركة . وسبب تقرير المسئولية المطلقة للمالك في هذه الحالة لأن التعويض الجزافي قد يكون ضعيفاً بحيث يفيد المالك كثيراً من التحديد .

3 . ديون الربان والبحارة وخلفائهم متى كان القانون الذي ينظم عقد الاستخدام لا يسمح للمالك بتحديد مسئوليته عن هذه الديون أو كان يحدد المسئولية بمبلغ أعلى من المبلغ المحدد في المعاهدة ، والقانون الليبي كما ذكرنا لا يجيز الاحتجاج بتحديد المسئولية على الملاحين[1] .

مبلغ التحديد

لقد اتخذت المعاهدة من حمولة السفينة الصافية أساساً لتحديد المسئولية ، فحددت مسئولية المالك بمبلغ 1000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية بالنسبة للأضرار المادية و 2100 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية بالنسبة للأضرار البدنية ، وإذا نشأ عن الحادث أضرار بدنية ومادية معاً فحددت المعاهدة المبلغ ب 3100 فرنك عن كل طن من الحمولة على أن يخصص للأضرار البدنية أولاً مبلغ 2100 فرنك ، فإذا لم يكف هذا المبلغ للوفاء بحقوقهم اشتركوا مع الدائنين بسبب الأضرار المادية وهو مبلغ 1000 فرنك ، ويوزع المبلغ على الدائنين كل بنسبة ما له من حق قبل المالك (المادة 3) .

وإذا كانت السفينة تقل حمولتها عن ثلاثمائة طن فتعامل على أساس أن حمولتها ثلاثمائة طن ، ويعتبر ذلك حداً أدنى لمصلحة الدائنين ، إذ يمكن أن تحدث هذه السفن الصغيرة أضرارا جسيمة فيكون تحديد المسئولية على أساس الحمولة لهذه السفن الصغيرة مجحفاً بحق الدائنين .

والمقصود بالفرنك هنا هو الفرنك الذهبي الذي يحتوي على 65.5 ملليجرام من الذهب عيار 900 من الألف من الذهب الخالص ، ويتم تحويل مبلغ التحديد الى العملة الوطنية للدولة التي يتمسك فيها المالك بالتحديد طبقاً لقيمة هذه العملة بالقياس إلى الفرنك الذهبي في التاريخ الذي يقوم فيه مالك السفينة بإيداع مبلغ التحديد (المادة 3 / 6) .

وتحيل المعاهدة الى القوانين الوطنية بالنسبة لإجراءات إيداع مبلغ التحديد وتوزيعه (المادة 4) ، وكذلك إجراءات ومواعيد الدعاوى المرفوعة

---

(1) راجع المادة 99 / 3 من القانون البحري الليبي .

من الدائنين (المادة 5 / 5) .

وأخيرا فإن مبلغ التحديد ينطبق على مجموع الديون الناشئة عن حادث واحد وليس عن جميع الحوادث التي تقع خلال الرحلة البحرية ، ويترتب على ذلك أنه إذا تعددت الحوادث في رحلة واحدة ، فإنه يجب على المالك أن يدفع مبلغ التحديد عن كل حادث على حده (المادة 2) .

المبحث الخامس

مسئولية ملاك السفن الذرية

بالنظر للتوسع الكبير في استخدام الذرة بعد اكتشاف الطاقة الذرية ، فإن معاهدة بروكسل الصادرة في 1963/5/25م جاءت لتحديد المسئولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية ، حيث إن استخدام هذه السفن ينطوي على مخاطر عدة ، لذلك كان لا بد من وضع قواعد قانونية ملائمة ، لمجابهة هذه الأخطار ، كما أن الأضرار التي تنجم عن إستخدام هذه السفن ، أضرار جسيمة لا يمكن مقارنتها بالأضرار التي تنتج عن السفن العادية ، لذلك فإن هذه المسألة لا تهم الدول التي ترخص بتسيير السفن الذرية تحت علمها فحسب ، بل أنها أيضاً تهم جميع الدول الأخرى التي ترسو بموانئها هذه السفن أو تمر في مياهها الإقليمية أو قد تتعرض سفنها أو منشأتها لأخطار السفن الذرية .

وقد رفضت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي (سابقا) التوقيع على المعاهدة رغم انهما الدولتان الوحيدتان اللتان تملكان سفناً ذرية ، ويرجع السبب في رفض هاتين الدولتين توقيع المعاهدة الى أنها تضمنت حكماً يقضي بأن تطبق على السفن الذرية الحربية [1] .

المسئولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية

حددت المادة الأولى من المعاهدة معاني الألفاظ الواردة فيها، فعرفت السفينة الذرية بأنها كل سفينة مزودة بمصدر للطاقة الذرية، والدولة المرخصة بأنها الدولة المتعاقدة التي تستغل سفينة ذرية أو ترخص باستغلالها تحت علمها، أي أنها في الحقيقة دولة العلم، والمستغل بأنه الشخص المرخص له من الدولة باستغلال سفينة ذرية أو الدولة المتعاقدة التي تستغل سفينة ذرية ، والوقود الذري بأنه كل مادة تسمح بإنتاج الطاقة الذرية وتستخدم أو معدة لأن تستخدم في سفينة ذرية ، والضرر الذري بأنه كل وفاة أو إصابة

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق، ص 131 .

للأشخاص وكل هلاك أو تلف للأموال ينشأ عن مواد الوقود الذري أو عن المنتجات أو المخلفات المشعة ، والحادث الذري بأنه كل حادث ينجم عنه ضرر ذري .

ثم نصت المعاهدة في المادة الثانية على تقرير مسئولية مستغل السفينة مسئولية موضوعية عن كل ضرر ذري يثبت أنه ناشئ عن حادث ذري ، ومن ثم فإن مسئولية المستغل ليست مسئولية شخصية تقوم على الخطأ ، فإذا وقع الضرر الذري من جراء حادث ذري ولو بغير خطأ من المستغل ، كان مسئولاً عنه ، ويترتب على ذلك أن المضرور لا يكلف بإثبات خطأ المستغل أو خطأ أي شخص أخر ، ولكنه يكلف بإثبات رابطة السببية بين الضرر والحادث الذري.

وقد تقرر هذا الحكم لصالح المضرورين الذين يصعب عليهم إقامة الدليل على الخطأ في الحوادث الذرية ، كما تبرره جسامة الأضرار الذرية وضرورة تحمل المستغل لتبعة ما أحدثه من أضرار .

والمعاهدة تعفي المستغل من المسئولية عن الأضرار الذرية التي تنجم عن الحوادث الذرية التي تقع بسبب أعمال الحرب أو الثورة (المادة 8 من المعاهدة) .

تحديد مسئولية المستغل

نصت المادة 2 / 2 من المعاهدة على أنه:«يعتبر المستغل وحده دون أي شخص أخر ، مسئولاً عن الضرر الذري ما لم تقض نصوص المعاهدة بغير ذلك) ويهدف هذا الحكم التيسير على المدعين بقصر المطالبة على شخص واحد مسئول وهو المستغل بدل من الرجوع على عدة أشخاص ، ولذلك لا حاجة للمضرور الرجوع على من قام بإصلاح السفينة الذرية أو على الباني حتى ولو كان الحادث الذي ترتب بخطئه ، فمستغل السفينة الذرية وحده هو الذي يتحمل المسئولية إزاء المتضرر من الحادث الذري ، إلا في حالات إستثنائية نصت عليها المادة 6/2 من المعاهدة كما في حالة الضرر الذي يحدثه الغير عمداً .

لذلك رأى واضعو المعاهدة ضرورة تحديد مسئولية مستغل السفينة

الذرية بمبلغ معين نظراً لجسامة الأضرار الذرية وتشجيعاً لإستغلال السفن الذرية على أساس تجاري ، ولكن من ناحية أخرى فإنه يجب توفير حماية معقولة للمضرورين من مثل هذا الحادث .

لذلك نصت المادة 1/3 من المعاهدة على تحديد مسئولية المستغل فيما يتعلق بسفينة ذرية واحدة بمبلغ 1500 مليون فرنك ذهب (100 مليون دولار) عن كل حادث ذري .

الضمان المالي

بالنظر لضخامة الأضرار الذرية ، وبالتالي التعويضات التي قد يلتزم بها مستغل السفينة الذرية ، فقد نصت المعاهدة على إلزام مستغل السفينة الذرية بإبرام تأمين أو تقديم ضمان مالي آخر (كضمان مصرف مثلاً) تحدد الدولة المرخصة شروطه لمواجهة مسئوليته عن الضرر الذري (المادة 2/3 من المعاهدة) وفي حالة إبرام التأمين تلتزم الدولة المرخصة بأن تكمل مبلغ التعويض الى الحد المقرر في المعاهدة في حالة تجاوز الضرر مبلغ التأمين .

ولكن إذا كان مستغل السفينة الذرية هي الدولة فإنها لا تلزم بالتأمين في تقديم الضمان المالي الإجباري لضمان مسئوليتها (المادة 3/3 من المعاهدة) إذ أن في التزام الدولة ضماناً كافياً .

الاختصاص القضائي

وإلى جانب هذه الأحكام الأساسية ، فإن هناك أحكاماً أخرى نصت عليها المعاهدة ، أخذة في نظر الاعتبار طبيعة الأضرار الذرية ، من ذلك مثلاً أن المعاهدة حرصت على وضع مدة تقادم طويلة نسبياً وهي مرور عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذري ، حيث إن الضرر قد لا يظهر إلا في وقت متأخر مما ينبغي معه الاحتفاظ بدعوى المضرورين (المادة 1/5 من المعاهدة).

وتمنح المعاهدة المدعي في دعوى التعويض ، الخيار بين رفع الدعوى أمام محاكم الدولة المرخصة أو أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر الذري في إقليميها (المادة 1/10 من المعاهدة) ولذلك فإنه إذا وقع الضرر

الذري في أعالي البحار، فلا يكون أمام المدعي الا محاكم الدولة المرخصة.

وإذا كان الحادث الذري منسوباً الى سفينة ذرية حربية ، فإن الدعوى يجب أن ترفع الى محاكم الدولة التي تتبعها السفينة (المادة 3/1 من المعاهدة).

كذلك نصت المعاهدة على أنه عند تعارض نصوص هذه المعاهدة مع نصوص أية معاهدة دولية أخرى للقانون البحري ، فإن نصوص هذه المعاهدة هي التي تطبق على المسئولية عن إستغلال السفن الذرية (المادة 14 من المعاهدة) وبالتالي لا يجوز مثلاً لمجهز السفينة الذرية أن يستند الى نصوص معاهدة عام 1957م الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن العادية ، أو أن يستند الى معاهدة عام 1910م التي تتعلق بالتصادم الذي يقع بين سفينتين غير ذريتين .

الفصل الثاني

الــربان [1]

عرفت المادة الأولى من القانون رقم 66 لسنة 1974م بشأن مؤهلات الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وفي السفن التجارية والمرشدين في الموانئ والممرات البحرية، الربان بأنه:«أي شخص مؤهل يتولى قيادة السفينة ويكون مسئولاً عنها».

ولا شك في أن الربان أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة ، حيث إنه يتمتع بسلطات واسعة نظراً للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية ، فالسفينة في عرض البحر تكون بعيدة عن سلطان الدولة وعن الرقابة المباشرة والمستمرة للمجهز ، وقد تستمر الرحلة البحرية أسابيع أو شهور ، لذلك نجد أن الربان يكون هو القائد على ظهر السفينة ، فقد منحه القانون صلاحيات الموظف العام كالتحقيق والتوثيق والتأديب ، وقد أصبح الربان محلاً للمعاهدة الدولية الخاصة بمؤهلات ربابنة السفن التجارية وضباطها الموقعة في جنيف في 1936/10/26م والتي إنضمت اليها ليبيا بموجب

---

(1) وقد قرر الفقه الأنجليزي بأن التسمية لهذا الشخص المسئول عن السفينة هي قبطان السفينة Master مع أن الكثير يستعملون لقب كابتن Captain وتستعمل كلمة كابتن على أساس لقب مجاملة وهي بالتحديد رتبة بحرية وجميع المستندات تتحدث عن قبطان السفينة ولا تشير اليه بأي أسلوب أو طريقة أخرى ، أنظر عبد الرحيم محمدعبد الله عوض . المركز القانوني للربان وسلطاته . دار الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية . 2005م، ص 58 .

القانون رقم 56 لسنة 1974 [1].

وقد أفرد القانون البحري الليبي الباب الرابع منه للربان ويشمل المواد من 114 الى 132. وسنتكلم في هذا الفصل في تعيين الربان وعزله وفي اختصاصاته وفي المركز القانوني للربان وأخيراً في مسئوليته .

(1) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية العدد (62) الصادر في 1974/2/2م.

المبحث الأول

تعيين الربان وعزله

تنص المادة 108 من القانون البحري على أن:«لمجهز السفينة الحق في تعيين ربانها وعزله ، على أن يعوضه عند الاقتضاء».

من هذا النص يظهر أن المجهز هو الذي يتولى تعيين الربان لقيادة السفينة وإدارتها ، إلا أنه من البديهي أن المجهز ليس حراً في الاختيار ، بل لابد أن يلتزم بالشروط التي يتطلبها القانون رقم 66 لسنة 1974 بشأن الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية .

وقد حددت المادة الثانية من القانون المذكور ، الشهادات البحرية التي تؤهل حاملها أن يصبح رباناً ، وتعتبر شهادة ربان أعالي البحار ، أعلى الشهادات ، وهي تؤهل حاملها قيادة السفن من أية حمولة ومن أي نوع وأيا كانت الرحلة ، وتليها شهادة ضابط ملاحة أول أعالي البحار ، وهي تؤهل حاملها قيادة سفن البضائع التي تقل حمولتها الكلية عن 500 طن وكذلك سفن الملاحة الساحلية ، ثم شهادة ضابط ملاحة ثاني أعالي البحار ، وهي تؤهل حاملها قيادة سفن الركاب والبضائع التي تقل حمولتها الكلية عن 200 طن ، ثم شهادة ضابط ملاحة ساحلية ، وهي تؤهل حاملها قيادة السفن الساحلية لنقل البضائع التي تقل حمولتها عن 150 طن ، وأخيراً شهادة ريس سفينة شراعية وهي تجيز لحاملها قيادة السفن الشراعية ولو كانت مجهزة بمحرك آلي مساعد .

ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز 50 ديناراً أو بإحدى هاتين العقوبتين كل مجهز يعين رباناً لا تتوافر فيه المؤهلات التي تطلبها القانون المذكور (المادة 11 من القانون البحري). كما يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين وبغرامة لا تتجاوز مائة دينار كل شخص توصل بطريق الغش أو باستعمال أوراق مزورة الى شغل وظيفة ربان في سفينة تحمل علم الجماهيرية العربية الليبية الاشتراكية العظمى (المادة 12 من القانون البحري).

ولا تسري أحكام القانون رقم 66 لسنة 1974م على السفن الحربية ولا على سفن الحكومة أو السفن التي تستخدمها إحدى السلطات العامة لإغراض غير تجارية ولا على الوحدات التي تعمل داخل الموانئ (المادة 10 من القانون البحري) .

ومن جانب آخر فإن الربان يتمتع باختصاص وسلطات واسعة على السفينة ويباشر عمله بعيداً عن رقابة المجهز ويترتب على أخطائه مسئولية كبيرة تقع على عاتق المجهز بالإضافة الى ذلك فإن الربان يسيطر سيطرة كاملة على مصالح المجهز مما يستوجب مع كل ذلك وجود الثقة المتبادلة بين الربان والمجهز لذلك كان لهذا الأخير الحق بعزل الربان متى شاء بشرط أن يعوضه في حالة العزل دون مبرر خطير (المادة 169 / 2 من القانون البحري).

وعلى خلاف ذلك فإن حق الربان في اعتزال العمل بإرادته المنفردة هو حق مقيد ، فليس للربان مهما كانت مدة عقده الحق في فسخ هذا العقد أو إبطاله بمشيئته أثناء السفر (المادة 169 / 1 من القانون البحري) وتكمن العلة في ذلك في ضمان إستمرار الرحلة البحرية ، وهذا الحكم بطبيعة الحال لا يسري في حالة إعتزال الربان بسبب قوة قاهرة كمرض أو عاهة تعجزه عن الاستمرار [1] .

وإذا كان الربان المعزول شريكاً في ملكية السفينة ، جاز له أن يترك الشركة فيها ويطلب تصفية حصته ، ويكون تقدير قيمة الحصة بواسطة خبراء فنيين يتفق عليهم الأطراف أو يعينهم القاضي ، ويجب على الربان أن يستعمل هذا الحق خلال ثلاثين يوماً من يوم إبلاغه بالعزل ، وإذا استعمل هذا الحق في الميعاد ، وجب على الشركاء أن يدفعوا له حصته خلال ثلاثين يوماً من وضع الكشف الفني بتقدير حصته (المادة 109 من القانون البحري).

(1) عبد الرحيم محمد عبد الله عوض . مرجع سابق ، ص 33 .

المبحث الثاني

اختصاصات الربـان

يمكن تقسيم اختصاصات الربان الى نوعين، اختصاصات خاصة يمارسها بوصفه تابعاً وممثلاً للمجهز، واختصاصات عامة يباشرها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة.

المطلب الأول

اختصاصات الربان الخاصة

للربان بوصفه ممثلاً عن المجهز نوعين من الاختصاصات الخاصة ، الأولى هي اختصاصات فنية تتعلق بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ، والثانية هي اختصاصات تجارية تتعلق بإبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها .

الاختصاصات الفنية

وهي كما ذكرنا تتعلق بقيادة السفينة وعلى الوجه الذي يضمن سلامتها أثناء الرحلة البحرية وإيصالها الى الجهة التي تريدها بسلامة وأمان ، لذلك يجب عليه أن يقوم بما يلي : .

1. قبل السفر على الربان أن يخضع السفينة للمعاينة (المادة 116 من القانون البحري) ، كما يلتزم بأن يتقدم سنوياً الى السلطات المختصة بطلب فحص السفينة والتحقق من توافر شروط السلامة والصلاحية البحرية قبل بدء الرحلة ، وأن يحصل على شهادة من الجهة المختصة تفيد بتمام المعاينة والترخيص للسفينة بالملاحة .

وعلى الربان كذلك أن يتقدم الى إدارة الميناء بطلب التصريح له بالرحلة

ويثبت فيه أن السفينة أتمت الإجراءات الجمركية والصحية ، كما يدون فيه البيانات الكاملة عن السفينة [1] .

2 ـ لما كان الربان هو الذي يقود الرحلة البحرية ، فإنه يلتزم بقيادة السفينة بنفسه ، كما يلتزم بالبقاء على ظهر السفينة حتى وصولها الى ميناء مأمون ، ولا يجوز للربان أن يترك السفينة أثناء السفر بسبب أي خطر كان الا بعد أخذ موافقة رأي ضباطها وفي هذه الحالة عليه أن ينقذ المال وأوراق السفينة وأثمن البضائع قدر المستطاع (المادة 121 من القانون البحري).

ويلتزم الربان بقيادة السفينة بنفسه ولا يجوز له التخلي عن ذلك لأي شخص كأحد البحارة مثلاً أثناء الرحلة أو للمرشد أثناء الدخول أو الخروج من الموانئ .

وبقاء الربان على سفينته ليس مجرد إلتزام قانوني ، بل هو أيضا تقليد بحري أساسه شجاعة القائد البحري وشرفه في تحمل مسئولية القيادة ، وهو تقليد يأبى الا أن يكون الربان هو أخر من يغادر السفينة الغارقة ، بل أن بعض الربابنة كانوا يبالغون ويؤثرون أن يغرقوا مع سفنهم إظهارا لتمسكهم بهذا التقليد[2] .

3 ـ كذلك يتصل بـالإدارة الفنية للرحلة البحرية ، التـزام الربـان بأن يحمل معه على ظهر السفينة عدداً من الأوراق والمستندات اللازمة لتحديد ذاتية السفينة ودفتر اليومية (المادتين 119 و120 من القانون البحري).

وقد نصت المادة 41 من القانون البحري على الأوراق التي يتعين على الربان حملها والتي تختلف بحسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة ، وما

(1) وهي البيانات الآتية : أسم السفينة وجنسيتها ، أسم الوكيل ، أسم الربان ، الحمولة الكلية والصافية ، تاريخ الوصول ، مقدار الشحنة المفرغة ونوعها ، أسم الميناء المتجهة إليه ، تاريخ السفر ، مقدار البضاعة التي تحملها ، وعدد الركاب الراحلين عليها (المادة 8 من القانون رقم 81 لسنة 1970م بشأن الموانئ المنشور في الجريدة الرسمية العدد 48 الصادر في 12/8/ 1970م .

(2) علي البارودي ـ مرجع سابق، ص 99 .

إذا كانت السفينة معدة للملاحة في أعالي البحار أو السفن الساحلية [1] . أو كانت سفينة صيد [2] ، أو سفينة نزهة [3] .

ووفقاً للمادة 10 من القانون رقم 81 لسنة 1970م في شأن الموانئ يلتزم الربان بأن يبرز أوراق السفينة أو أي دفتر أو سجل أو وثيقة أو مستند يتعلق بالسفينة كلما طلب منه ذلك [4] .

4 . إذا وصلت السفينة الى الميناء المقصود ، أو الى أحد الموانئ ، كان على الربان أن يستعين بمرشد عند دخول الميناء أو الخروج منه ، وذلك على النحو الذي سنعرض له عند دراستنا للمرشد .

5 . يلتزم الربان بأن يتقدم الى إدارة الميناء وخلال أربع وعشرون ساعة من وقت الوصول ، لعمل إقرار الحضور على النموذج المخصص لذلك، ويجب أن يتضمن هذا الإقرار، اسم السفينة وجنسيتها، وتاريخ ووقت وصولها، واسم مالكها وعنوانه واسم الوكيل البحري، واسم الربان وعدد أفراد الطاقم وطول السفينة وحمولتها الكلية والصافية، وأول وأخر ميناء من الرحلة والموانئ التي مرت بها [5]

---

(1) يلتزم ربان سفن الملاحة في أعالي البحار والسفن الساحلية بأن يحمل سند ملكية السفينة من مكتب التسجيل ، ودفتر الطاقم المتضمن أخر التشكيلات الطارئة على بحارة السفينة ، وترخيص الملاحة للسنة الجارية . ولسفينة نقل الركاب ، شهادة الأمان أو السلامة ورخصة ملاح بالنسبة لكل عضو من أعضاء الطاقم ومن بينهم الربان عن السنة الجارية ، والترخيص بالسفر من رئيس الميناء ، و بيان الشحن بتوقيع مكتب الجمرك من أخر مرسى للسفينة ، وشهادة صحية بتوقيع مكتب الحجز الصحي في أخر مرسى للسفينة وتثبيت الحالة الصحية على ظهر السفينة ومن البلد القادمة منه ، وأشعار بدفع رسوم الميناء والفنائر من الجهات المختصة في أخر مرسى للسفينة ، وشهادة معاينة السفينة السنوي ودفتر اليومية .

(2) يلتزم ربان سفن الصيد بأن يحمل سند الملكية البحري ، ودفتر البحارة ، ورخصة الملاحة للسنة الجارية ، ورخصة الصيد للسنة الجارية من ميناء تسجيل السفن ، ورخصة ملاح صياد للسنة الجارية لكل فرد من البحارة .

(3) يلتزم ربان سفن النزهة بأن يحمل سند الملكية ، ودفتر البحارة في حالة استخدام ملاحين في السفينة ، ورخصة الملاحة للسنة الجارية .

(4) وهو نفس الحكم الذي تضمنته المادة 42 من القانون البحري .

(5) المادة 6 من القانون رقم 81 لسنة 1970 بشأن الموانئ .

6 . وإذا طرأت خلال الرحلة البحرية حوادث استثنائية خارقة للعادة تخص السفينة أو الحمولة أو البحارة ، وجب على الربان أن يقدم الى السلطات المختصة تقريراً بحرياً يبين فيه مكان قيامه وتاريخه والطريق الذي أتبعه والحوادث الاستثنائية التي طرأت وكافة الظروف التي يجدر بيانها ، وفي حالة الغرق ينبغي مصادقة الناجين من البحارة على مضمون هذا التقرير (المادة 129 من القانون البحري)

ويجب التحقيق بما ورد في التقرير البحري من بيانات ، ويكون ذلك باستجواب الملاحين الحاضرين وبعض الركاب إن أمكن ذلك ، أو بأي وسيلة من وسائل الإثبات الأخرى ، ويتم أمام رئيس المحكمة الابتدائية في الداخل أو أمام القنصل الليبي في الخارج إذا وجد ، وإلا أمام السلطة القضائية ذات الاختصاص .

ويعد التقرير البحري بعد تحقيقه حجة بما فبه حتى يثبت العكس ، أما التقرير الذي لم يجر تحقيقه فلا يكون حجة في الإثبات أمام القضاء ولا يقبل للدفاع عن الربان (المادة 130 من القانون البحري) .

ولا يستثنى من ذلك إلا الحالة التي تغرق فيها السفينة وينجو الربان وحده لتعذر إجراء التحقيق في هذه الحالة ، أما إذا غرقت السفينة ونجا مع الربان بعض البحارة ، فيجب أن يصادق هؤلاء على مضمون التقرير الذي يقدمه الربان الى السلطات المذكورة أيضا (المادة 129 من القانون البحري).

وفي الأحوال التي يجب فيها تقديم التقرير البحري لا يجوز للربان تفريغ البضاعة ولا فتح الكوات التي توجد في ظهر السفينة إلا بعد تقديمه التقرير البحري ، ما لم تكن هناك ضرورة أو إستعجال لتفريغ البضاعة (المادة 131 من القانون البحري) .

الاختصاصات التجارية

للربان أن يبرم العقود والتصرفات القانونية اللازمة لإدارة السفينة وإستغلالها فهو الذي يتسلم البضائع ويسلمها لأصحابها ، ويثبت إستلامه لها بسند الشحن أو أية وثيقة أخرى (المادة 45 من القانون البحري) ، وهو الذي

يعين بحارة السفينة ، ويبرم العقود الضرورية ، ويتخذ كل التدابيرالنافعة من أجل الرحلة (المادة 117 من القانون البحري) ويشمل ذلك إصلاح السفينة وشراء الأغذية والمهمات والأدوات ، وهو الذي يمثل المجهز أمام القضاء ، وهذه الأعمال القانونية جميعها ، وإن كان الربان يقوم بها بأسمه الخاص ، إلا أن آثارها تنصرف مباشرة الى المجهز ، لأن الربان إنما يباشرها بوصفه ممثلاً للمجهز ، وهذه الصفة معلومة للغير .

وطبيعي أن اختصاصات الربان التجارية تضيق إذا كان الربان في محل إقامة المجهز أو ممثله ، وواضح من نص المادة 117 من القانون البحري بأنه ليس للربان تعيين الملاحين أو إجراء العقود الضرورية وإتخاذ التدابير اللازمة للرحلة إلا بموافقة مجهز السفينة إذا أتفق وجود هذا المجهز أو ممثله في محل إجرائها .

كما أن سلطة الربان تتسع في حالة الضرورة ، من ذلك ما نصت عليه المادة 124 من القانون البحري من أنه إذا طرأت حاجة ملحة أثناء السفر فللربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها ، وبضمان البضاعة إذا اقتضى الحال ذلك ، بعد أن يحصل على أذن يعطيه قاضي الأمور المستعجلة ، وفي الخارج من القنصل الليبي وإذا لم يوجد فمن قاضي المحل ، وإذا تعذر عليه الاقتراض ، فله أن يبيع أو يرهن بضائع بقدر المبلغ الذي دعت اليه الضرورة ، وفي حالة بيع البضائع يجب على مجهز السفينة أو ربانها أن يرد لأصحابها قيمتها بحسب السعر الجاري أو المقدر لبضائع من نفس النوع والكمية في ميناء الوصول .

وإذا دعت الضرورة الى بيع البضائع المشحونة أو الى رهنها، فيجوز لأصحاب البضائع أن يعارضوا في بيع بضائعهم أو رهنها وأن يطالبوا بتفريغها من السفينة على أن يدفعوا أجرتها كاملة (المادة 4/124 من القانون البحري).

ويلاحظ أن دور الربان في نطاق الاختصاصات التجارية قد ضعف في الوقت الحاضر عما كان عليه في الماضي بسبب وجود ممثلين للمجهز في الموانئ المختلفة وتطور وسائل الاتصال ، بحيث أصبح دور الربان قاصراً على القيادة الفنية للسفينة .

المطلب الثاني

اختصاصات الربان العامة

يقوم الربان ببعض الاختصاصات التي تتولاها السلطة العامة عادة ، لذلك يطلق عليها الاختصاصات العامة ، لأنه يتولى القيام بها باعتباره ممثلاً لها على ظهر السفينة فهو يقوم بأعمال السلطة العامة في الحالات التي ينبغي فيها وجود السلطة العامة . وهذه الاختصاصات كما يلي : .

1-**سلطة التحقيق**، لربان السفينة التحقيق في الجرائم التي تقع أثناء الرحلة ، سواء أرتكبت من أحد الركاب أو من أحد مستخدمي السفينة وله عند الضرورة إلقاء القبض على المتهم وحبسه احتياطياً ، وذلك حتى يقوم بتسليمه الى السلطات المختصة ، أي أن للربان صفة الضبطية القضائية (المادة 1 من القانون رقم 18 لسنة 1992م بشأن الأمن والنظام والتأديب على السفن) .

2- **سلطة التأديب**، حيث منح القانون المذكور ربان السفينة سلطة النظر في المخالفات التي تقع على متن السفينة وتؤدي الى الإخلال بالنظام عليها ، ومنحه سلطة توقيع الجزاءات المناسبة التي يراها ، سواء وقعت المخالفة من أحد الركاب أو البحارة .

فللربان سلطة توقيع عقوبة الخصم من المرتب لمدة تتراوح من مرتب يوم الى مرتب خمسة أيام أو بالحجز لمدة لا تتجاوز خمسة أيام على كل فرد من الطاقم يرتكب إحدى المخالفات المتعلقة بعدم إطاعة أمر يتعلق بالخدمة أو الإهمال في خدمة السفينة أو في حراستها أو إدخال مشروبات روحية خلسة الى السفينة أو حيازة أسلحة بدون أذن مسبق من الربان أو إتلاف أدوات السفينة ، وبوجه عام كل عمل يكون فيه إخلال بالنظام أو بخدمة السفينة ، ويمكن مضاعفة الحد الأقصى للعقوبة إذا تكررت المخالفة (المادة 2 من القانون رقم 18 لسنة 1992م) .

كما يخول الربان إنزال العقاب على كل شخص بالسفينة من غير أفراد

الطاقم يرفض الإمتثال للتدابير التي أمر بها الربان ، أو يخالف أمراً لأحد الضباط أو يحدث اضطرابات بالسفينة أو يتلف أدواتها ، وتكون العقوبة بالحجز من يوم الى أربعة أيام ، ويتولى الربان توقيع العقوبة وتثبيتها في سجل السفينة (المادة 3 من القانون رقم 18 لسنة 1992م).

3- **سلطة التوثيق**، حيث يختص الربان بإثبات ما يحدث أثناء الرحلة البحرية من وقائع في السفينة ، فيحرر شهادات الميلاد أو الوفاة ، كما يحرر العقود والتصرفات التي تشترط فيها الرسمية كالهبة والوصية ، وله أيضاً إبرام عقود الزواج بين الموجودين على ظهر السفينة ، وتعتبر المحررات الصادرة عنه في هذا الشأن كأنها صادرة من الموظف المختص بتحريرها وذلك متى كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي للجماهيرية (المادة 118 من القانون البحري) .

وإذا كانت المادة 118 من القانون البحري سالفة الذكر قد عددت بعض التصرفات والوقائع التي يعد الربان موظفاُ عمومياً بشأنها ، فإن هذا التعداد لم يرد على سبيل الحصر إنما ورد على سبيل المثال .

هل يعتبر الربان موظفاً عمومياً ؟

يثير مركز الربان صعوبات قانونية وذلك بسبب الاختصاصات الممنوحة له ، فعلى الرغم من ان الربان يمثل السلطة العامة في اختصاصاتها ، فإنه يصعب التسليم بما أضفته عليه المادة 118 من القانون البحري من وصفه بأنه موظفاً عمومياً ، حيث ورد في صدر هذه المادة:«يعد ربان السفينة موظفاً عموميا فيما يتعلق بإثبات ....» فلا يمكن أن يتفق هذا الوصف مع صفته الأولى كتابع للمجهز ووكيل عنه ، ولا يتصور أن يكون هناك موظف عام يعينه المجهز ويعزله ، ومن ناحية أخرى فإن تبعيته للمجهز تبعية غير عادية ، فالمجهز لا سلطة له على الربان فيما يتعلق بقيادة السفينة ، بل ان الخلاف قد ثار في طبيعة العلاقة التي تربط الربان بالمجهز ، وهل هو عقد عمل أو عقد وكالة ؟ فقد رأينا أن الربان يقوم في بعض الأحيان بدور النائب القانوني للمجهز في بعض الاختصاصات التجارية .

لذلك يصعب التسليم بأن الربان يعد موظفاً عمومياً ، وكل ما هناك أن

ظروف الرحلة البحرية ، وبعد السفينة عن السلطات العامة للدولة ، أوجبت على المشرع منح الربان بعض الاختصاصات العامة لتعذر إخضاع السفينة في هذه الظروف لسلطة شخص غيره [1] .

(1) على البارودي . مرجع سابق . ص 103 ، مصطفى كمال طه . مرجع سابق . ص 147 ، محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 255 .

المبحث الثالث

طبيعة علاقة الربان بالمجهز والشاحنين

علاقة الربان بالمجهز

ثار الخلاف حول تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة الربان بالمجهز ، فذهب رأي الى أن الربان يرتبط مع المجهز بعقد عمل [1] ، وهذا الرأي ، وإن كان يفسر تطبيق عقد العمل البحري على الربان ، إلا أنه يؤخذ عليه أن الربان لا يقوم بأعمال مادية فحسب ، بل يقوم أيضاً بأعمال قانونية [2] ، في حين أن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية دون القانونية .

لذلك ذهب رأي آخر الى القول بأن الربان ليس عاملاً لدى المجهز وإنما هو وكيل عنه بأجر ، وهذا الرأي ، وإن كان يفسر حق المجهز المطلق في عزل الربان في أي وقت إلا أنه يتجاهل ما يقوم به الربان من أعمال مادية لا يمكن إعتبارها ملحقة باختصاصاته القانونية وتابعة لها [3]. ولذلك فإن تكييف العلاقة بين الربان والمجهز بأنها عقد وكالة هو أيضاً تكييف خاطىء[4].

ويقوم رأي ثالث على التوفيق بين الرأيين السابقين ، ويذهب الى أن الربان يرتبط بالمجهز بعقد هو مزيج من عقدي العمل والوكالة معاً ، فهو

---

(1) عبد الرحيم محمد عبد الله عوض . مرجع سابق . ص 39 . ويرى وعلى الرغم من أن الربان تابع للمجهز بعقد عمل الا أنه من المتصور أن يخرج عن التبعية المفترضة في حقه لمجهز السفينة إذا تعلق الأمر بالنواحي الفنية لقيادة السفينة ، وكذلك من المتصور أيضاً أن يخرج عن إشراف المجهز ، إذ أنه يقود أداة الرحلة البحرية في عرض البحر دون الخضوع لتوجيهات الأخير ، وهو ما معناه ان التبعية والإشراف وهما مناط عقد العمل ، قد يتعذر توافرهما في عقد عمل الربان الذي يربطه بالمجهز أو مالك السفبنة.

(2) علي جمال الدين عوض . النقل البحري للبضائع . دار النهضة العربية . القاهرة . 1992م . 21 .

(3) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . مرجع سابق . 1991م، ص 146 .

(4) علي عبد الرحيم . السلطات الأستثنائية لربان السفينة . دار الفكر العربي . القاهرة . 1981م . ص 38 .

عقد عمل فيما يخص الأعمال المادية (القيادة الفنية للسفينة) وهو عقد وكالة فيما يخص الأعمال القانونية ، ولكن هذا الرأي تجاهل لما للربان من سلطة عامة على ظهر السفينة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق[1] وما يتمتع به الربان من سلطان مطلق في تنفيذ أوامر المجهز ، كذلك حقه في إبرام تصرفات قانونية رغم معارضة المجهز إذا كان في ذلك تحقيق مصلحة للسفينة ، وحقه في التعامل مع الغير والمقاضاة بأسمه الخاص مما يتعذر معه درج عقد استخدامه ضمن أحد العقود المدنية المعروفة [2].

والرأي الذي يؤيده جانب كبير من الشراح أن الربان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانونياً للمجهز ويستمد نيابته من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز ، ذلك أن العقد المبرم بين المجهز والربان ما هو إلا عمل قانوني شرطي ، أي أنه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديده من قبل ولم يدع للأفراد حرية تعديله وفق مشيئتهم ، وبمعنى آخر لا يترتب على العقد المبرم سوى إسناد مركز قانوني موضوعي محدد ابتدءاً هو مركز الربان الى شخص معين ، ومثل الأعمال الشرطية في القانون الخاص ، الزواج ، وفي القانون العام التعيين في أحد الوظائف[3] .

ونؤيد الرأي الذي يرى بأن هذا الاتجاه في الحقيقة يخرج بالرابطة التي بين الربان والمجهز عن طبيعتها القانونية الصحيحة ، وهي أنها رابطة تعاقدية [4] تقوم أساساً على الرضا وتوافق الأرادتين فيما بين المجهز والربان ، وهي علاقة تعاقدية لها أحكامها الخاصة ، فالربان يمثل المجهز وينفذ أوامره ، وإن خروجه عن تلك الأوامر عند تعارضها مع مقتضيات العمل الفني ، فهو إستثناء من القواعد العامة لأن الربان يمارس عملاً فنياً [5] .

(1) علي جمال الدين عوض . مرجع ساق . ص 21 ، هامش 4 .
(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مر جع سابق . ص 147 .
(3) انظر: مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 147 ، علي البارودي . مرجع سابق . ص 104 . فايز نعيم رضوان . مرجع سابق . ص 231 .
(4) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 247 .
(5) علي عبد الرحيم . مرجع سابق . ص41 .

علاقة الربان بالشاحنين

قد تدعو الظروف الربان في بعض الأحيان الى القيام ببعض الأعمال لصالح الشاحنين أثناء الرحلة البحرية مما يثير التسأول حول طبيعة علاقة الربان بالشاحنين ، فالمادة 121 من القانون البحري تلزم الربان بأن ينقذ أثمن البضائع إذا ما أضطر لترك السفينة في حالة الخطر المحدق، كما أن نظرية الخسائر المشتركة (المادة 262 من القانون البحري وما بعدها) تفترض أن الربان يعمل لصالح المجهز والشاحنين على السواء، ولذلك إتجه الرأي الى القول أن الربان ممثل قانوني لكل ذوي الشأن في الرسالة البحرية ، إذ عندما يباشر الربان وظائفه فإنه يعمل باسم وحساب ذوي الشأن في الرسالة البحرية ، وإذا كان المجهز هو صاحب المصلحة الرئيسية والجوهرية في الرحلة البحرية ، فإنه إذا تطلب الأمر القيام بعمل مستقل لصالح الشاحنين فعلى الربان أن يباشره لحسابهم نيابة عنهم [1] .

وعلى ذلك يلتزم الشاحنون بنتائج الأعمال التي قام بها الربان لصالحهم ، ويحق للربان أن يطالب الشاحنين بكل المصروفات التي أنفقها في صالحهم ، كما يجوز له أن يتقاضى بأسمه بوصفه ممثلاً للشاحنين .

وذهب رأي آخر الى القول بأن الربان لا تربطه بالشاحنين أية نيابة قانونية أو تعاقدية ، فهو يقوم بتنفيذ عقد النقل البحري بصفته تابعاً للمجهز، وإن كان تابعاً من نوع خاص، ولا يقع على عاتق الربان أي التزام مباشر في مواجهة الشاحنين سواء بتسليم البضائع أو بإنقاذها أو بنقلها على سفينة أخرى في حالة الضرورة، وهو يفعل ذلك نيابة عن المجهز، ويلتزم بتنفيذ عقد النقل لصالح المجهز ، بحيث تقع الالتزامات المتولدة عن هذا العقد على عاتق الأخير[2].

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 148 ، د . رفعت فخري . مرجع سابق . ص 313 .

(2) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 202 ، د . علي جمال الدين عوض . مرجع سابق . ص 22 .

المبحث الرابع

مسـئولية الربان

الأصل مسئولية الربان مسئولية شخصية ، فهو غير مسئول عن أخطاء غيره ما لم تترتب على خطئه ، وهي تنقسم الى مسئولية مدنية ومسئولية جنائية .

المسئولية المدنية

بينت المادة 122 من القانون البحري الحكم الذي يقرر مسئولية الربان المدنية فقضت بأنه:«إذا أخلٍ الربان بالواجبات المفروضة عليه في المواد الثلاث السابقة ، كان مسئولاً عما يترتب على ذلك من ضرر قبل من له مصلحة في السفينة أو في شحنتها ، ولا يكون الربان مسئولاً في حالة القوة القاهرة والحادث الطارئ».

ومفاد هذا النص أن الربان يسأل شخصياً قبل المجهز عن الأخطاء التي تقع منه في إدائه لوظيفته ولو كانت هذه الأخطاء يسيرة، ويلزم الربان بالتعويض عن هذه الأخطاء، وتجد مسئولية الربان أساسها في العقد المبرم بينه وبين المجهز، فقواعد المسئولية التعاقدية هي التي تحكم مسئولية الربان.

وعلى ذلك يسأل الربان عن عدم إدائه واجبات وظيفته على النحو الذي يفرضه عليه القانون ، كما لو أهمل في مسك الدفاتر والسجلات التي نصت عليها المادة 119 من القانون رقم 62 لسنة 1976م، أو لم يرفع الإشارات المنصوص عليها مما نجم عنه وقوع تصادم ، أو شحنت تحت إشرافه بضائع بطريقة غير مناسبة ، الأمر الذي أدى الى تلفها ، أو لم يحمل أوراق السفينة التي يلزمه القانون بها ، أو ترك قيادة السفينة للمرشد عند دخول أحد الموانئ أو الخروج منه وترتب على ذلك ضرر .

كذلك لا يجوز للربان أن يشحن على السفينة أي بضاعة لحسابه الخاص إلا بأذن المجهز وإلا كان ملزماً بالتعويض (المادة 127 من القانون البحري).

ومن جانب آخر ، يسأل الربان عن أخطائه الشخصية قبل الغير وفقاً للقواعد العامة في المسئولية التقصيرية ، والتي تجد أساسها في العمل غير المشروع ، وعلى ذلك نصت المادة 114 من القانون البحري بأن الربان مسئول عن الأضرار التي تلحق بالغير من جراء غش أو خطأ ارتكبه أثناء قيامه بوظيفته ، فيسأل الربان عن الأضرار التي تلحق الشاحنين بسبب خطأ وقع منه أثناء تأدية عمله وفقاً لما نصت عليه المادة 122 من القانون البحري ، كما يسأل عن الضرر الذي يلحق بالركاب أو أي شخص آخر بسبب أخطائه الشخصية .

كما أن الربان يظل مسئولاً شخصياً عن أخطائه في تنفيذ عقد النقل البحري ، رغم إنتفاء مسئولية المجهز الناقل عنها نتيجة إشتراطه الإعفاء من المسئولية عن أخطاء الربان ، أو لعدم مسئوليته عن أخطاء الربان في الملاحة وفي إدارة السفينة طبقاً لمعاهدات سندات الشحن .

غير أن الربان لا يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها تنفيذاً لأوامر المجهز عندما يتعلق الأمر بأعمال لا تدخل في وظيفة الربان الفنية، ولا يسأل الربان عن أخطاء رجال الطاقم، ذلك أنهم يتبعون المجهز لا الربان، حتى إذا تولى الربان تعيين رجال الطاقم، لأنه يقوم بذلك باعتباره ممثلاً للمجهز، ولكنه يكون مسئولاً عن أفعال رجال الطاقم، متى ثبت أن الخطأ الصادر إنما يرجع الى تقصير الربان في إختيارهم أو في الإشراف عليهم ومسئولية الربان في هذه الحالة لا تقوم على أساس مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه، وإنما على أساس الخطأ الشخصي للربان، ويمكن إثبات هذا الخطأ وفقاً للقواعد العامة ، فيمكن الإستعانة بالشهود، وكذلك دفتر يومية السفينة أو التقرير البحري[1].

ولا يسأل الربان كذلك عن أخطاء ركاب السفينة إلا إذا ثبت أنه قصر في الإشراف والرقابة عليهم ولم يستعمل سلطته التأديبية عليهم لحفظ النظام على السفينة ، وأنه لو باشر هذه السلطة لمنع وقوع الضرر .

---

(1) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 261 .

المسئولية التأديبية والجنائية

يعاقب الربان تأديباً إذا أرتكب إهمالا ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال ، أو كان من شأنه أن يؤدي الى إحتمال وقوع مثل هذا الحادث (المادة 6 من القانون رقم 18 لسنة 1992م بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن).

كما يعاقب الربان جنائياً إذا أساء إستعمال سلطته أو أستعمل القوة أو تركها تستعمل على شخص مسافر على السفينة (المادة 15 من القانون رقم 18 لسنة 1992م) .

كذلك إذا لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي للسفينة أو للأشخاص الموجدين فيها لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر (المادة 16 من القانون رقم 18 لسنة 1992م)، أو إذا نقض عقد تعيينه وترك السفينة في غير أحوال الضرورة القصوى (المادة 18 من القانون رقم 18 لسنة 1992م) .

الفصل الثالث

المــلاح

الملاح كما تعرفه المادة 133 من القانون البحري ، هو كل شخص استخدم للعمل على متن سفينة في رحلة بحرية أو أكثر ، أي أن العبرة بمكان العمل لا بنوعه في تحديد طبيعة عقد العمل البحري وإسباغ صفة الملاح على الشخص .

ومن ثم فإن مصطلح (الملاح) في نطاق العمل البحري يشمل كل من يقوم بالعمل على سفينة تجارية عملاً متصلاً بالرحلة البحرية ، وطاقم السفينة هو مجموع الملاحين ويشمل الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ، وضباط اللاسلكي ، والضباط الإداريين والكتبة والأطباء وعمال الآلات (ريس وقادين . براد . خراط . سمكري . وقاد أو زيات . منظف) وعمال الصالون (ريس . خادم سفرة . خادم أو مساعد . طباخ الطاقم . خباز أو حلواني) [1].

ويخضع عقد العمل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسري على عقد العمل البري نظراً لطبيعة الملاحة البحرية والظروف الخاصة التي يؤدى فيها العمل البحري ، وقد تناول القانون البحري عقد العمل البحري بالتنظيم في الباب الخامس في المواد من 133 . 171 .

وسنقسم هذا الفصل الى أربعة مباحث نتكلم في الأول عن تكوين عقد

---

(1) محمد كمال حمدي . عقد العمل البحري . دار المطبوعات الجامعية . الإسكندرية . 1989م . ص 19 .

العمل البحري ، وفي الثاني عن التزامات الملاح ، وفي الثالث عن إلتزامات المجهز ، أما الرابع فنخصصه لإنقضاء العقد .

المبحث الأول

تكوين عقد العمل البحري

طرفا عقد العمل البحري هما المجهز من جانب والملاح من جانب آخر ، ولكن الربان هو الذي يقوم عادة بالتعاقد مع الملاحين بوصفه ممثلا للمجهز ، ويجب أن يكون ذلك بموافقة المجهز إذا اتفق وجود المجهز أو من يمثله في محل التعاقد (المادة 117 من القانون البحري).

ويشترط في عقد العمل البحري ما يشترط في أي عقد آخر من وجوب توافر الرضا والمحل والسبب ، كما يجب توافر الأهلية اللازمة للتعاقد ولذلك يشترط فيمن يعمل ملاحاً أن لا تقل سنه عن 14 سنة ، ويجب لإستخدام الملاح الذي لم يبلغ سن الرشد الحصول على موافقة خطية من الوالدين أو الوصي (المادة 140 من القانون البحري).

وقد أوجبت المادة 139 من القانون البحري على مجهز السفينة الليبية إستخدام ملاحيه وعماله الفنيين من الليبين إلا إذا تعذر عليه ذلك لعدم وجود ليبيين تتوافر فيهم المؤهلات اللازمة .

إثبات العقد

يميز المشرع ، فيما يتعلق بإثبات عقد العمل البحري ، بين السفينة التي لا تتجاوز حمولتها الخمسة أطنان والتي أستخدم على ظهرها الملاح وبين السفينة التي تتجاوز حمولتها هذا الوزن .

فإذا كانت حمولة السفينة لا تتجاوز الخمسة أطنان ، فلا يخضع العقد لأي إجراء شكلي ، ويجوز إثباته بجميع طرق الإثبات .

أما إذا كانت حمولة السفينة تتجاوز الخمسة أطنان ، فتوجب المادة 134 من القانون البحري أن تقيد بنود وشروط العقد في دفتر البحارة ، وأن يوقع عليها الملاح بالإمضاء أو ببصمة الإبهام ، ويتضح من هذا النص ، إن عقد العمل البحري يجب أن يكون بالكتابة في دفتر البحارة ، وهذه الكتابة

ليست مشترطة لصحة العقد بل مشترطة للإثبات فقط ، فإذا لم يدون العقد في دفتر البحارة فلا يترتب على ذلك بطلان العقد بل يجوز إثباته بجميع طرق الإثبات (نهاية المادة 134 من القانون البحري)، وقد تقرر هذا الحكم حرصاً من المشرع على حماية حقوق الملاح ، خاصة وإن عدم كتابة العقد يكون مرجعه غالباً تقصير المجهز لا تقصير الملاح .

المبحث الثاني

التزامات الملاح

نص القانون البحري على الالتزامات التي تقع على عاتق الملاح ، وهي كالآتي:

1- يجب على الملاح أن يؤدي العمل المتفق عليه بنفسه وتحت إدارة وإشراف الربان، وأن يبذل في تأديته من العناية ما يبذله الشخص المعتاد، ويحدد العقد نوع العمل الذي يلتزم الملاح بأدائه وكيفية هذا الأداء ، ولا يجوز للربان أن يكلف الملاح للقيام بعمل غير المتفق عليه إلا في حالة القوة القاهرة ، أو كان ضرورياً لإنقاذ السفينة والحمولة (المادة 2/136 من القانون البحري).

2- يجب على الملاح إطاعة أوامر المجهز أو الربان الخاصة بتنفيذ العمل المتفق عليه أو العمل الذي يدخل في وظيفته (المادة 1/136 من القانون البحري) .

3- ويجب على الملاح أن يكرس نشاطه وعمله لخدمة السفينة ، فلا يجوز له أن يشحن أية بضاعة لحسابه الخاص بدون أذن المجهز ، وإذا حصلت مخالفة لهذا الحظر ، فيلزم الملاح بدفع أقصى أجرة نقل اشترطت في مكان الشحن وتاريخه فضلاً عن تعويض الضرر الذي أصاب المجهز ، وللربان أن يأمر بإلقاء البضائع في البحر إذا كان من شأنها أن تهدد سلامة السفينة أو أن تؤدي الى دفع غرامات أو نفقات (المادة 137 من القانون البحري).

المبحث الثالث

التزامات المجهز

يلتزم المجهز بعدة إلتزامات فرضها عليه القانون بالإضافة الى التزامه الأول وهو دفع الأجرة .

1- يلتزم المجهز بدفع الأجر المتفق عليه مع الملاح ، وللطرفين مطلق الحرية في تحديد الأجر ، وقد يكون الأجر ثابتاً يحسب باليوم أو الشهر أو الرحلة ، وقد يكون بحصة في أجرة السفينة أو في الأرباح ، على أن تحديد الأجر على هذا النحو الأخير غير شائع إلا في ملاحة الصيد الصغيرة [1] .

وإذا حدد الأجر بحصة في أجرة السفينة أو في الأرباح ، فيجب أن يحدد العقد المصاريف والتكاليف التي تخصم من الربح القائم للحصول على الربح الصافي ، ويدخل في الربح القائم التعويضات التي تدفع للسفينة بسبب فسخ الرحلة أو اختصارها أو تمديدها أو بسبب هلاك الربح أو أجرة السفينة ، ولا يدخل ضمن الربح تعويضات الضمان (التأمين) إلا إذا ساهم الملاح في دفع الأقساط منذ بدء الرحلة ، ولا الإعانات الحكومية ما لم يوجد شرط مخالف (المادة 141 من القانون البحري) .

وفي حالة تمديد الرحلة أو اختصارها يقبض الملاح أجره بنسبة مدة خدمته الفعلية إذا كان أجره يدفع مشاهرة (المادة 142 من القانون البحري).

وإذا كان الملاح مستخدماً بالرحلة ، وأختصر السفر لأي سبب كان فلا يترتب على ذلك إنقاص الأجر ، وإذا تقرر إطالة الرحلة أو تأجيلها ، فيزداد الأجر بنسبة مدة الإطالة أو التأجيل (المادة 143 من القانون البحري).

وإذا كان الملاح مستخدماً بحصة في الربح أو في أجرة السفينة ، فإنه لا يستحق أي تعويض في حالة تأجيل الرحلة أو إطالتها أو اختصارها

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق . ص 157 .

بسبب القوة القاهرة ، أما إذا كان الاختصار أو الإطالة أو التأجيل ناشئاً من فعل الغير أو عن الشاحنين ، أستحق الملاح حصة في التعويض الذي يحكم به للمجهز على قدر حصته في الربح أو الأجرة ، أما إذا كان ناشئاً عن فعل المجهز أو الربان ، أستحق الملاح تعويضاً بنسبة حصته (المادة 144 من القانون البحري).

وتقرر المادة 48 الفقرة 2 من القانون البحري امتيازاً لضمان (الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة) ويتضمن هذا الامتياز الأجر المستحق للملاح لقاء عمله ، ومصروفات العلاج والرد الى الوطن ، والتعويضات المستحقة للملاح وغيرها من الديون الناشئة من العقد.

ويترتب حق الامتياز على السفينة وتفرعاتها بصرف النظر عما إذا كان المجهز مالكاً للسفينة أو غير مالك ، وعلى مجموع أجور السفينة الواجبة الإداء عن كل الرحلات التي تتم خلال عقد الاستخدام نفسه (المادة 54 من القانون البحري) .

2- إلتزام المجهز بعلاج الملاح ، وهو إلتزام تقليدي قديم ، لأن الملاح يقيم على السفينة ويكرس لها حياته اليومية طوال الرحلة ، لذا يجب على المجهز علاجه إذا مرض أثناء السفر أو جرح ، ويشترط لإستحقاق العلاج أن يكون المرض أثناء السفر وأن يكون الجرح في خدمة السفينة ، أي أنه يلزم وجود علاقة كافية أو مناسبة بين المرض أو الجرح وبين العمل لإلزام المجهز بالعلاج (المادة 151 من القانون البحري).

أما إذا كان العصيان أو الخطأ الجسيم أو السكر سبباً للجرح أو المرض أو إذا كان الأمر مرض وراثي كالجنون والصرع أو مرض مرجعه الزهري ، فعلى مجهز السفينة أن يقدم نفقات العلاج على أن يحسمها من حساب الملاح الجريح أو المريض (المادة 156 من القانون البحري).

وإذا توفى الملاح من جراء المرض أو الجرح وهو في خدمة السفينة تكون نفقات دفنه على عاتق المجهز (المادة 156 من القانون البحري).

3- ويلتزم المجهز برد الملاح الى الوطن أو الى الميناء الذي استخدم

فيه إذا اقتضى الأمر إنزال الملاح الى البر أثناء السفر لأي سبب كان ، وهذا الالتزام تمليه اعتبارات إنسانية مردها حماية الملاح وإنقاذه من الغربة في البلاد الأجنبية .

ويميز القانون بين الملاح الليبي والملاح الأجنبي ، فالملاح الليبي يجب إعادته الى الوطن ، أما بالنسبة للملاح الأجنبي فيقتصر حقه على إعادته الى الميناء الذي أستخدم فيه ، ما لم يكن قد اشترط في العقد إعادته الى مرفأ ليبي (المادة 157 / 1 و2 من القانون البحري) .

المبحث الرابع

إنقضاء عقد العمل البحري

نصت المادة 158 من القانون البحري على الطرق التي ينقضي بها عقد العمل البحري بوحه عام ، وهذه الطرق هي:

1- **إنتهاء المدة**، ينقضي عقد العمل البحري بانتهاء مدته إذا كان معقوداً لمدة محددة ، ولكن إذا انتهت المدة أثناء الرحلة ، فيستمر تنفيذ العقد حتى وصول السفينة الى ميناء ليبي (المادة 159 من القانون البحري).

2- **إنتهاء الرحلة**، إذا كان العقد مبرماً لرحلة معينة ، فإنه ينقضي بإتمام الرحلة أو بفسخها الاختياري .

3 . **وفاة الملاح**، إذا توفى الملاح في أثناء مدة العقد فإن العقد ينقضي بوفاته لأن شخصيته محل اعتبار في العقد (المادة 160 من القانون البحري).

4- **فسخ العقد**، إذا كان عقد العمل البحري غير محدد المدة ولم يكن مبرماً لرحلة معينة ، جاز لكل من طرفيه (المجهز والملاح على السواء) فسخ العقد مع حق المتضرر من الفسخ في طلب التعويض ، وتطبيقاً لذلك نصت المادة 163 من القانون البحري على أن فسخ العقد من قبل الملاح بدون سبب مشروع يخول المجهز المطالبة بالتعويض .

5- **طرد الملاح** ، ينقضي عقد العمل بطرد الملاح لسبب مشروع ، وحق الطرد ليس مقرراً للمجهز فقط، بل مقرر للربان أيضاً ولو كان الربان في محل إقامة المجهز ، وذلك لأن الربان هو المسئول عن نظام السفينة وسلامتها ، ولكن حق المجهز أو الربان في طرد الملاح ليس مطلقاً ، بل يجب أن يوجد سبب مشروع للطرد ، كالاعتياد على السكر أو بسبب سلوك خطير كما بينت ذلك المادة 1/161 من القانون البحري .

وقد قيد المشرع حق الربان في طرد الملاح وإنزاله من السفينة في غير

المرافئ الليبية ، وذلك بالحصول على أذن من القنصل الليبي أن وجد وإلا فمن سلطات المرفأ البحرية (المادة 161 / 2 من القانون البحري) .

وفي جميع الأحوال التي يقرر فيها الربان أو مجهز السفينة طرد الملاح ، يجب تثبيت أسباب الطرد وتاريخه في دفتر البحارة ، وإذا لم يراع هذا النص عد الطرد غير مشروع (المادة 3/161 من القانون البحري).

. وينتهي العقد وفقاً للمادة 158 من القانون البحري إذا تم أسر السفينة أو هلكت أو بصيرورتها غير صالحة للملاحة.

الفصل الرابع
المرشـد

المرشد هو الشخص الذي يوجه ربان السفينة على خط السير الذي يجب إتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه .

ونظام الإرشاد من الأنظمة البحرية القديمة ، حيث توجبه إعتبارات تتعلق بحماية السفينة ذاتها ، وكذلك حماية منشأت الموانئ وتيسير حركة الملاحة فيها ، فالموانئ عادة تزدحم بالسفن وبالتالي تحتاج إلى شخص له معرفة بتلك الموانئ خاصة وإنها تزخر عادة بالصخور والشعاب أو بحطام السفن الغارقة التي قد تعرض السفينة للخطر ، كذلك قد يؤدي إصابة السفينة بضرر الى تعطيل المرور في الميناء فيشل حركة الملاحة فيه ، بالإضافة الى ذلك فإن تحصيل الرسوم من الإرشاد يكون كعائد مالي يمكن الإستفادة منه لصيانة الميناء وإصلاحه .

والإرشاد في الموانئ قد يكون إختياريا متروكاً لإرادة الربان وتقديره ، وقد يكون إجباريا بأن يلزم الربان الاستعانة بمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه ، ونظام الإرشاد الإجباري منصوص عليه في أغلب التشريعات.

وسنقوم بتقسيم هذا المبحث الى مبحثين، نبحث في الأول التنظيم القانوني للإرشاد، وفي الثاني مسئولية المجهز تجاه الغير عن أخطاء المرشد.

المبحث الأول

التنظيم القانوني للإرشاد

لم يتطرق القانون البحري الليبي للإرشاد ولكنه جاء على ذكر المرشد بصدد مسئولية المجهز أو الربان عن خطأ المرشد والتصادم البحري وذلك في المواد 96 ، 97 ، 98 ، 132 ، 240 .

ولكن القانون رقم 81 لسنة 1970م بشأن الموانئ أخذ بنظام الإرشاد الإجباري وقضى بأنه على كل سفينة أن تطلب المرشد لدخولها الموانئ والممرات الملاحية المؤدية اليها أو تحركاتها فيها ، ولا يجوز لها القيام بذلك إلا بوجود المرشد البحري على متنها . فقد نصت المادة الرابعة منه على أنه :«يجب على كل سفينة قادمة أن لا تقترب من مدخل البوغاز أو المجرى الملاحي إلا إذا صعد عليها المرشد وتولى عملية الإرشاد».

كما نص القانون رقم 66 لسنة 1974م في المادة 2 منه على شهادة المرشد البحري التي تكون على ثلاث درجات وهي : .

1- مرشد بحري أول وتخول حاملها إرشاد أي سفينة في منطقة الإرشاد.

2- مرشد بحري ثاني وتخول حاملها إرشاد السفن التي تقل حمولتها الكلية عن 6000 طن مسجل (برميل) في منطقة الإرشاد .

3- مرشد بحري ثالث وتخول حاملها إرشاد السفن التي تقل حمولتها عن 3000 طن مسجل (برميل) في منطقة الإرشاد .

التكييف القانوني لعملية الإرشاد

عند دخول السفينة منطقة الإرشاد أو خروجها منها ، ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو تقوم بطلبه لاسلكياً ويتعين على المرشد أن يجيب طلب السفينة بمجرد رؤيته لهذه الإشارة أو طلبه وان يقدم خدماته اليها .

ويقتصر دور المرشد في جميع الأحوال ، على توجيه الربان وإرشاده دون أن يتولى بنفسه قيادة السفينة وإنما تظل قيادة السفينة وإدارتها للربان وحده ، وتظل سلطته ومسئوليته كاملة رغم وجود المرشد على السفينة (المادة 44 من القانون رقم 81 لسنة 1970م).

وقد ذهب الرأي الغالب في الفقه من تحليله لعملية الإرشاد الى القول بوجود عقد إرشاد بين الربان بوصفه ممثلاً للمجهز من ناحية والمرشد من ناحية أخرى [1] ، وكييف هذا العقد بأنه عقد عمل ذو مدة محدودة يلتزم المرشد بمقتضاه بتوجيه الربان في السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه مقابل مبلغ نقدي تحدده اللوائح [2] ، وينعقد هذا العقد بإيجاب يصدر من الربان عند رفع الإشارة الخاصة بطلب الإرشاد على سارية السفينة وبقبول من المرشد عند رؤيته لهذه الإشارة [3] .

وينتقد بعض الفقه هذا التحليل ويرى عدم وجود أية علاقة عقدية بين الربان والمرشد لإنعدام كل عناصر العقد ، فالربان ليس حراً في الإستعانة بالمرشد ، كما أنه ليس حراً في إختيار المرشد الذي يتولى توجيهه ، والمرشد ليس حراً بدوره في إختيار السفينة التي يتولى إرشادها ، كذلك فإن مقابل الإرشاد لا يخضع لتقدير أطراف العلاقة ، وإنما هو يحدد سلفاً طبقاً للوائح ، بل أنه مفروض على السفينة ولو لم تستعن بخدمات المرشد ، ثم أن هذا المقابل لا يدفع للمرشد وإنما لمصلحة الموانىء والمنائر لذلك كله يتعين النظر الى عملية الإرشاد على أنها خدمة عامة مقصود بها مصلحة الميناء والسفن والملاحة عموماً يؤديها المرشد بوصفه منتمياً لهيئة الإرشاد طبقاً للوائح الميناء . ويتعين النظر الى مقابل الإرشاد على أنه رسم يفرضه القانون وليس أجرا ويؤيد ذلك أن هذا الرسم يتمتع بامتياز على السفينة وأجرة النقل [4].

---

(1) علي البارودي . مرجع سابق . ص 114 ، مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م،. مرجع سابق . ص 174 .

(2) محمد السيد الفقى . مرجع سابق . ص 259 .

(3) علي البارودي . القانون البحري . 1988م،. مرجع سابق . ص 164 .

(4) علي جمال الدين عوض . مرجع سابق . ص 90 . رفعت فخري، علي عبد الرحيم . مرجع سابق . ص 336 .

المبحث الثاني

مسئولية المجهز تجاه الغيرعن خطأ المرشد

تنحصر مهمة المرشد كما ذكرنا سابقاً في إرشاد الربان وتزويده بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الذي يجب إتباعه ، ويظل الربان رغم وجود المرشد محتفظاً بقيادة السفينة وإدارتها ، وليس للربان أن يتنازل عن سلطاته للمرشد ، بل عليه أن يراقب المرشد ويشرف عليه ، كما له أن يرفض تنفيذ ما يشير به المرشد إذا رأى فيه ما يعرض السفينة للخطر ، ونتيجة لذلك يكون الربان مسئولاً تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله .

وهذا ما نصت عليه المادة 132 من القانون البحري حيث جاء فيها :«تظل سلطة الربان ومسئوليته على الرغم من وجود سائق على متن السفينةوإن كان وجوده إجبارياً».

كذلك نصت المادة 45 من القانون رقم 81 لسنة 1970م على أن تظل مسئولية الربان كاملة قبل الغير عند كل هلاك أو ضرر ولو كان ناشئاً بسبب خطأ المرشد .

وتبقى مسئولية المجهز تجاه الغير عن خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً [1] ، حيث إن مسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه إنما تقوم على الخطأ في الرقابة والتوجيه ولو لم يكن المتبوع حراً في إختيار تابعه ، متى كانت عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه (المادة 177 من القانون المدني) والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة الربان .

وقد نصت المادة 96 من القانون البحري على هذا الحكم بقولها :«يكون

---

(1) محكمة النقض المصرية في 10/24/ 1963م . مجموعة النقض س 4 . ص 973 ، حيث جاء في حكمها « المرشد يعتبر أثناء قيامه بعملية إرشاد السفينة تابعاً للمجهز لأنه يزاول نشاطه في هذه الفترة لحساب المجهز ، ويكون الحال كذلك ولو كان الإرشاد أجبارياً .... » المصدر . رفعت فخري ،علي عبد الرحيم . مرجع سابق . ص 337 .

صاحب السفينة مسئولاً شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الربان والعقود التي يبرمها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية ، وهو مسئول أيضاً عن أفعال الربان والبحارة والسائق وسائر خدام السفينة وعن أخطائهم».

كذلك تنص المادة 240 من القانون البحري على أنه إذا وقع تصادم نتيجة لخطأ المرشد بقيت المسئولية كما هي مقررة في المواد السابقة حتى ولو كان حضور هذا المرشد إلزاميا .

ومؤدى ما تقدم أن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها أصلاً ، فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه ، وإنما يسأل عنها مجهز السفينة التي يقوم المرشد بإرشادها[1] .

هذا وللمالك أن يتمسك بتحديد المسئولية عن التعويض المستحق للغيرعن الأضرار التي تنشا عن خطأ المرشد (المادة 97 / 1 من القانون البحري).

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري .1991م . مرجع سابق . ص 177 .

الفصل الخامس
الأشخاص البريـون

يوجد الى جانب الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة ، أشخاص آخرين يقومون على خدمة السفينة من أجل إكمال الرحلة البحرية التي بدأتها ، ولكن هؤلاء لا يعملون على ظهر السفينة وإنما على البر في الموانئ التي ترسو فيها السفينة ، وهؤلاء الأشخاص البريون هم ليسوا جمعيهم تابعين للمجهز بل قسم منهم يعمل لحساب الشاحنين وأبرز هؤلاء هم أمين السفينة كما يوجد أمين الحمولة ، ومقاول الشحن والتفريغ ، والسمسار البحري وكذلك وكيل العبور .

ورغم أهمية هؤلاء الأشخاص إلا أن القانون البحري لم ينظم الأحكام الخاصة التي يخضعون لها ، لذلك يحب الرجوع الى الأحكام العامة سواء في القانون المدني أو في القانون التجاري ، وسنحاول دراسة الأحكام الخاصة بهؤلاء الأشخاص تباعاً .

المبحث الأول

أمين السـفينة

كان الربان في السابق هو الذي يستلم البضاعة ويقوم بتسليمها الى المرسل اليهم في ميناء الوصول كما يقوم باستحصال الأجرة منهم ، ولذلك كانت السفينة تبقى راسية الى حين إستلام المرسل اليهم بضائعهم وقد يتأخر قسم منهم في الإستلام مما يزيد في تأخر السفينة بمغادرة الميناء ، وهذا يؤدي الى زيادة التكاليف والأعباء على السفينة ومع التطور الحاصل والتقدم العلمي ، ازداد حجم السفن التجارية وأصبحت تحمل آلاف الأطنان من البضائع مما يعني عدم إمكانية إنتظار السفينة الى أن يستلم أصحاب البضائع بضائعهم ، لذلك أنشأت شركات النقل الكبرى مكاتب لها في الموانئ المهمة تحل محل الربان وتحصيل أجرة النقل ، ولكن إذا كان من الممكن إنشاء مثل هذه المكاتب في الموانئ المهمة إلا أنه من غير الميسور إنشاؤها في كل الموانئ التي ترسو فيها السفينة مهما كانت أهميتها ، حيث إن تلك المكاتب تكلف مصروفات كثيرة لا تتناسب عادة مع الفائدة التي تعود بها ، لذلك ظهرت الحاجة الى الاستعانة بشخص يعمل لحساب المجهز باستلام البضائع من الربان وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها للمرسل اليهم وتحصيل الأجرة ، وقد يكلف هذا الشخص بواجبات أخرى مما يدخل في اختصاصات الربان كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن وتذاكر النقل ، وهذا الشخص هو أمين السفينة أو المؤتمن على السفينة ويطلق عليه أحيانا اسم (الوكيل البحري).

المركز القانوني لأمين السفينة

يقوم المجهز أو ربان السفينة باختيار أمين السفينة الذي يقوم باستلام البضاعة وتسليمها الى المرسل اليهم وتحصيل أجرة النقل ، فأمين السفينة يعمل لحساب المجهز بموجب عقد يسمى عقد «أمانة السفينة» وقد اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد ، نظراً لعدم وجود النصوص القانونية التي تنظمه .

فقد ذهب رأي الى إعتبار هذا العقد هو عقد عمل بين أمين السفينة والمجهز ، وبالتالي يخضع للقواعد العامة التي تحكم عقد العمل البري ، ولكن هذا الرأي لا يمكن الأخذ به لأن عقد العمل يكون في الأعمال المادية ، في حين ان أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية ، بالإضافة الى ذلك فإن عقد العمل يفترض وجود علاقة تبعية بين العامل ورب العمل ، بينما يتمتع أمين السفينة في عمله بقسط وافر من الاستقلالية وقد يتولى عمليات الأمانة لصالح مجهزين متعددين (1) .

ولكن الرأي استقر على اعتبار أمين السفينة وكيل عن المجهز ، ينوب عنه في تسليم البضاعة لأصحابها وتحصيل الأجرة ، وتعتبر هذه الوكالة عادية لأن أمين السفينة يتعامل باسم المجهز ولحسابه (2) .

ويترتب على ذلك ، انه يجوز للمجهز عزل أمين السفينة في أي وقت وينهي الوكالة حتى وإن كان يوجد إتفاق على خلاف ذلك ، ويكون المجهز ملزماً بتعويض أمين السفينة عن الضرر الذي يلحقه جراء عزله في وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول .

كما يجوز لأمين السفينة أن يعتزل حتى بوجود اتفاق يخالف ذلك مع التزامه بتعويض المجهز عن الأضرار التي تلحقه من جراء الاعتزال في وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول .

وسنبحث في المطلب الأول من هذا المبحث ، التزامات أمين السفينة والتزامات المجهز ، وفي المطلب الثاني، مسئولية أمين السفينة .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م، مرجع سابق، ص 181 .

(2) علي جمال الدين عوض . مرجع سابق . ص 36 .

المطلب الأول

التزامات أمين السفينة والمجهز

التزامات أمين السفينة

يمكن تلخيص التزامات أمين السفينة بالآتي:

1- يلتزم أمين السفينة بتسلم البضائع من الربان والمحافظة عليها ، وعندما يتقدم المرسل اليهم لإستلامها ، يقوم أمين السفينة وبحضورهم بفحص البضائع وعددها والتحقق من الأرقام والعلامات التي تميزها ، ويحتج بهذه النتيجة تجاه المجهز الذي يعتبر مسئولاً في حالة وجود تلف أو ضرر في البضاعة .

2- ويلتزم أمين السفينة باتخاذ جميع الإجراءات التحفظية في مواجهة تأخر أصحاب البضائع في استلامها ، كان يودع البضائع على مسئوليتهم في مخازن الرصيف أو يستصدر أمراً من القاضي المختص لبيعها بالمزاد لصالحهم إذا كانت البضاعة قابلة للتلف[1].

3- كما يلتزم أمين السفينة بتحصيل أجرة النقل من المرسل اليهم ، وذلك بإعتباره وكيلاً عن المجهز ، وله أن يحبس البضائع ضماناً لإستيفاء دين الأجرة .

4- وقد يتضمن العقد الذي يربط أمين السفينة بالمجهز إلتزامات أخرى تمتد الى خدمة السفينة ذاتها في كل ما تحتاج اليه أثناء وقوفها في الميناء من تموين أو إصلاحات ضرورية لمتابعة سيرها.

التزامات المجهز

يمكن تحديد التزامات المجهز تجاه أمين السفينة بالآتي : .

1- يقع على عاتق المجهز دفع الأجر المتفق عليه مع أمين السفينة

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 121 .

في عقد أمانة السفينة ، فإن لم يقرر العقد أجراً فيتبع في ذلك العرف الموجود في الميناء الذي يعمل به أمين السفينة .

2- كما يلتزم المجهز بأن يرد لأمين السفينة كافة النفقات التي أنفقها في تنفيذ وكالته، كمصروفات الوزن والخبرة وتخزين البضاعة والعناية بها، وكذلك المبالغ التي اقرضها أمين السفينة للربان.

3- ويحق لأمين السفينة وفقا للقواعد العامة، حق حبس المبالغ التي في حوزته والتي هي لحساب المجهز، كأجرة النقل ، ضماناً لاستيفاء مستحقاته .

المطلب الثاني

مسئولية أمين السفينة

تتوقف مسئولية أمين السفينة على طبيعة مركزه القانوني، فعقد أمانة السفينة هو عقد وكالة عادية بأجر ، فأمين السفينة وكيل عن المجهز يمثله ويتصرف بأسمه ولحسابه، ولذلك فإن أمين السفينة يسأل عقديا تجاه المجهز بوصفه وكيلاً بأجر، كما يسأل أمين السفينة تقصيرياً عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه .

المسئولية العقدية لأمين السفينة

لا يسأل أمين السفينة تعاقدياً الا تجاه المجهز لأنه يرتبط معه بعقد أمانة السفينة، وبالتالي فإن أمين السفينة كما ذكرنا يعتبر وكيلاً عن المجهز.

وقد ذهب قسم من الفقه وبعض الأحكام القديمة، لغرض حماية المرسل اليهم والتيسير عليهم الى الاعتراف لهم، في حالة رحيل السفينة من الميناء دون إتمام تسليم البضائع، بدعوى مباشرة قبل أمين السفينة استناداً الى حلول أمين السفينة محل الربان، وبالتالي إلى قيام رابطة مباشرة بين أمين السفينة وبين المرسل اليهم ، مما أدى بمحكمة النقض الفرنسية الى اعتراض

ذلك الاتجاه ، وإنكار وجود أية رابطة عقدية بين المرسل اليهم وأمين السفينة ، وهو ما أستقر عليه الفقه والقضاء الآن [1] .

المسئولية التقصيرية لأمين السفينة

يكون أمين السفينة مسئولاً عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه تجاه الغير ، كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها للمرسل اليهم أو عدم المحافظة عليها وهي في حوزته للفترة من إستلامها الى تسليمها للمرسل اليهم .

ولكن هل يسأل أمين السفينة عن الأخطاء التي تنسب الى الناقل نفسه كما إذا لحق البضاعة تلف أو عجز أثناء عملية النقل .

لقد ذهب رأي الى أن أمين السفينة مسئول شخصياً عن التلف أو العجز الذي يلحق البضاعة أثناء النقل ، وحجته في ذلك أن السفينة لو ظلت في الميناء ، لاستطاع المرسل اليهم مقاضاة الربان المسئول وتوقيع الحجز التحفظي (الاحتياطي) أو التنفيذي على السفينة ، أما إذا سافرت السفينة ، فلا يستطيع المرسل اليهم مباشرة دعواهم ، ولذلك يحق لهم أن يعارضوا بكافة الوسائل في سفر السفينة ، ودفعاً لهذا التعطيل ، يعرض أمين السفينة على المرسل اليهم أن يحل محل الربان في التزاماته ومسئوليته ، أي أن أساس مسئولية أمين السفينة ـ وفقاً لهذا الرأي ـ هو إتفاق ضمني بينه وبين المرسل اليهم بمقتضاه يوافق المرسل اليهم على سفر السفينة بشرط أن يلتزم أمين السفينة شخصياً عوضاً عن الربان [2] .

ولكن هذا الرأي قد انتقد لأنه قد تأثر بالاعتبارات العملية ومقتضيات العدالة أكثر من تأثره بالاعتبارات القانونية إذ أن أمين السفينة لم يكن طرفاً في عقد النقل حتى يسأل عن الأضرار التي تلحق البضاعة ، كما ان الاتفاق الضمني الذي قيل بوجوده بين المرسل اليهم وأمين السفينة فهو من قبيل الافتراض المحض ، لذلك أستقر الفقه والقضاء على عدم مسئولية أمين

---

(1) رفعت فخري، علي عبد الرحيم ـ مرجع سابق ـ ص 350 .

(2) مصطفى كمال طه ـ مبادىء القانون البحري ـ 1991م ـ مرجع سابق ـ ص 183 .

السفينة الا عن أخطائه الشخصية في تنفيذ وكالته دون الأخطاء المنسوبة الى المجهز أو الربان [1] .

---

(1) مصطفى كمال طه. مبادىء القانون البحري، 1991م، مرجع سابق، ص 184 ، علي جمال الدين عوض. مرجع سابق ص 42 ، رفعت فخري، علي عبد الرحيم . مرجع سابق . 355 .

المبحث الثاني

أمين الحمولة

قد يقوم المرسل اليهم باستلام البضاعة بأنفسهم من الربان أو من أمين السفينة ، وقد يعهدوا بهذه المهمة الى شخص يسمى أمين الحمولة ، فيقوم هذا الشخص بإستلام البضاعة ودفع أجرة النقل المستحقة على المرسل اليهم ويحافظ عليها حتى يتقدم المرسل اليهم لاستلامها .

والأصل أن يكون لكل مرسل اليه أمين حمولة ، بيد أن العمل قد جرى فيما لو تعدد المرسل اليهم على أن يمثل هؤلاء جميعاً أمين واحد للحمولة يقوم بتسلم البضائع ودفع أجرة نقلها وتوزيعها عليهم ، والحكمة من ذلك هو منع التزاحم والفوضى التي يؤدي اليها اشتراك أصحاب البضائع جميعاً في عمليلت التسليم وما يصاحبه من تأخر كل منهم في إستلام بضاعته وتعطيل السفينة في الميناء [1] .

ولما كانت عملية إستلام البضاعة لا تتم في الوقت الحاضر مباشرة بين المرسل اليهم والربان، وإنما بين أمين السفينة باعتباره ممثلاً عن المجهز وبين أمين الحمولة باعتباره ممثلاً عن المرسل اليهم ، فقد يحصل عملاً أن تجتمع هاتان الصفتان في شخص واحد، حيث يكون أمين سفينة وأمين حمولة في نفس الوقت ، ويحدث ذلك عند وجود ما يسمى بشرط التسليم تحت الروافع أو شرط التسليم السريع، وبموجب هذا الشرط يقوم الربان بتفريغ البضاعة دون حضور المرسل اليهم أو من يمثلهم ، حيث يستلم أمين السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها الى المخازن على مسئولية المرسل اليهم، ويعتبر أميناً للسفينة وأميناً للحمولة في نفس الوقت [2].

وأمين الحمولة يعتبر وكيلاً عن المرسل اليهم، يقوم باستلام البضاعة لحسابهم بعد أن يتم تفريغها من السفينة ويدفع أجرة نقلها، ويجب عليه

---

(1) محمد السيد الفقى . مرجع سابق . ص 272 .

(2) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 178 .

التثبت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر وعدد الطرود أو الكمية أو العدد أو الوزن ومطابقتها مع البينات الواردة في مستند الشحن ، وأن يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها وحراستها والقيام بالإجراءات الجمركية اللازمة .

وعلى أمين الحمولة أن يحافظ على حقوق المرسل اليهم ، فإذا وجد عجزاً أو تلفاً في البضاعة عند تسلمها ، وجب عليه أن يقوم بتوجيه التحفظات الخطية التي يفرضها القانون (المادة 218 من القانون البحري) وأن يخطر المرسل اليهم بحالة البضاعة وما قام به من إجراءات في الوقت المناسب حتى يتمكن المرسل اليهم من رفع دعواهم في الميعاد القانوني .

ويستحق أمين الحمولة الأجر المتفق عليه أو المتعارف عليه في الميناء ، كذلك لأمين الحمولة إسترداد كافة المصروفات التي صرفها ، كأجرة النقل ومصروفات الوزن أو التفريغ أو التخزين أو الرسوم الجمركية وغيرها .

ولأمين الحمولة ضمانات لإستيفاء ما يستحقه ، حيث يحق له حق حبس البضاعة وذلك حسب القواعد العامة (المادة 249 من القانون المدني) ، وإذا كان وكيلاً بالعمولة فإنه يستفيد من امتياز الوكيل بالعمولة .

المبحث الثالث

مقاول الشحن والتفريغ

وهو مقاول يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها ، ويستعين في ذلك بعمال متخصصين وبأدوات خاصة كالروافع والبراطيم والصنادل أو ما يماثلها .

ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد مقاولة يتعهد بمقتضاه بأن يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر (المادة 645 من القانون المدني) .

وعمل مقاول الشحن والتفريغ قاصر على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع في السفينة وتفريغها منها ، فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة أو تسليمها للمرسل اليه [1] .

كذلك فإن مقاول الشحن والتفريغ لا يعتبر ناقلاً بحرياً في الحالات التي يتم بها نقل البضاعة بواسطة المواعين من السفينة الى أرصفة الميناء أو بالعكس ، لذلك فهو لا يستفيد من تحديد المسئولية المقررة للناقل البحري .

مسئولية مقاول الشحن والتفريغ

يكون مقاول الشحن والتفريغ مسئولاً مسئولية عقدية قبل الطرف الآخر المتعاقد معه عن عدم تنفيذ التزاماته أو عن الهلاك أو التلف الذي

---

(1) مقاول الشحن والتفريغ في إنجلترا والولايلت المتحدة الامريكية لا يؤدي غير أعمال الشحن والتفريغ المادية ، أما في فرنسا فالوضع معقد إذ يقوم مقاول الشحن والتفريغ في موانىء ساحل بحر الشمال والمانش والأطلسي بأعمال السحن والتفريغ المادية فقط في حين يقوم في موانىء البحر الأبيض المتوسط بهذه الأعمال مضافاً اليها أعمال أخرى قانونية كالنيابة عن المرسل اليه في إستلام البضائع بعد الفريغ أو حفظ البضائع بمخازنه حتى الشحن أو بعد التفريغ حتى التسليم للمرسل اليه وهي أعمال وكالة ووديعة . أنظر د . محمد كمال حمدى . عقد الشحن والتفريغ . عقد الشحن والتفريغ . منشأة المعارف . الإسكندرية . ص 75 .

يلحق بالبضاعة أثناء العمليات التي يقوم بها .

فإذا كان التفريغ يقع على عاتق المرسل اليه ، وقام بتكليف مقاول الشحن والتفريغ به ، كان للمرسل اليه الرجوع على المقاول عن الهلاك أو التلف الذي أصاب البضاعة أثناء التفريغ إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناجم عن خطأ المقاول أو خطأ تابعيه .

أما إذا كان التفريغ على عاتق الناقل وقام بتكليف مقاول الشحن و التفريغ ، فرغم قيامه به الا أن الملتزم به هو الناقل البحري ومن ثم فالأخير هو المسئول في مواجهة الشاحن أو االمرسل اليه منذ إستلامه البضاعة حتى تسليمها الفعلي ، وإستخدام الناقل مقاول . وحيث لا يوجد نص صريحٍ . لا يرفع عن الناقل التزامه بعمليات الشحن والتفريغ ومن ثم يكون مسئولاً عن الضرر الحاصل للبضاعة نتيجة إهمال المقاول ، وإن كان يبقى له الرجوع على الأخير[1] .

على أن العادة جرت على النص في مستندات الشحن على توكيل الربان في إختيار مقاول الشحن والتفريغ الذي يقوم بتفريغ البضاعة على نفقة المرسل اليه ومسئوليته ، وبمقتضى هذا الشرط يتعاقد الربان مع مقاول الشحن والتفريغ بوصفه وكيلاً عن الشاحن أو المرسل اليه وتنصرف آثار المقاولة الى المرسل اليه الذي تعاقد الربان لحسابه ، ومن ثم يسأل مقاول الشحن والتفريغ مسئولية تعاقدية مباشرة قبل المرسل اليه عن كل هلاك أو تلف يصيب البضاعة أثناء وجودها في حراسته ، ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف سابق على تسلم البضاعة أو راجع الى قوة قاهرة أو عيب في البضاعة[2].

(1) محمد كمال حمدى. عقد الشحن والتفريغ . مرجع سابق . ص 107 .

(2) مصطفى كامل طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 190 .

المبحث الرابع

السمسار البحري

السمسار البحري هو وسيط يقوم بالتقريب والتوفيق بين أطراف العقود البحرية ، وإن إنتشار التجارة وإتساع المبادلات البحرية أدى الى وجود السمسار البحري لأنه أصبح من المتعذر عقد مثل هذه العقود بدون تدخل وسيط أو سمسار بحري يقوم بالتوفيق بين الأطراف المتعاقدة ، كأن يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري ، وبين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة ، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري ، ويكون ذلك لقاء أجر يكون في العادة نسبة مئوية من أجرة النقل أو من الثمن أو من قسط التأمين بحسب الأحوال .

والسمسار البحري ، وإن كان يتوسط بين طرفي العقد المراد إبرامه ، لا يمثل أي منهما ولا يعد طرفاً موقعاً على العقد ، وبالتالي إذا نجح السمسار في وساطته وأبرم العقد بين طرفيه فإن أية حقوق أو التزامات يرتبها العقد إنما تكون لصالح أو على عاتق طرفيه فقط بمنأى عن السمسار الذي ينتهي دوره بمجرد إبرام العقد ، سواء نفذ هذا الأخير بعد ذلك أم لم ينفذ [1] .

وقد يكون السمسار البحري متخصصاً لا يقوم إلا بأعمال الوساطة ، ولكن ذلك لا يمنع من أن يقوم بأعمال السمسرة شخص ، كأمين السفينة أو أمين الحمولة ، وهو يستطيع بحكم علاقاته وصلاته في الميناء الذي يعمل به ، القيام بالوساطة والتقريب بين ذوي الشأن في العقود البحرية [2] .

(1) محمد السيد الفقى . مرجع سابق . ص 279 .

(2) علي البارودي . القانون البحري . 1988 . مرجع سابق . ص 183 .

المبحث الخامس

وكيـل العبـور

وكيل العبور هو شخص وسيط يكلف بتلقي البضاعة المرسلة عبر رحلة متعددة الأجزاء من الناقل البحري وإتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحري أو نهري أو جوي أو بري ، فأعماله أعمال قانونية ، فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب موكله ويلتزم باسم الموكل بابرام عقد النقل الثاني وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية.... الى غير ذلك حتى تخرج البضاعة من يده لتكملة رحلتها طبقاً لطلب موكله ، وذلك نظير عمولة [1] .

ومسئولية وكيل العبور قاصرة على هذه الفترة ومحددة ببذل عناية ، وهو مسئول في مواجهة من كلفه ، وبالتالي فإن مركزه يقترب من مركز أمين الحمولة ، بل أن أمين الحمولة يمكنه القيام بمهام وكيل العبور إذا كلفه الشاحن بذلك .

ولا يسأل وكيل العبور إلا عن أخطائه الشخصية ويتمثل خطأ وكيل العبور ، في عدم أو سوء تنفيذه للالتزامات التي يفرضها عليه العقد ، أو في عدم إتباع تعليمات موكله ، ولكن يتعين على الموكل إثبات خطأ وكيل العبور حتى تنعقد مسئولية هذا الأخير[2] .

ويستحق وكيل العبور الأجر المتفق عليه في العقد أو وفقاً لما يجري عليه العرف ، كذلك من حقه أن يحصل على المصروفات التي أنفقها لتنفيذ مهمته ، كمصاريف التفريغ وإعادة شحن البضاعة وإيداعها في المخازن وأجرة إعادة نقل البضاعة ومقابل التأمين ونفقات تخليصها من الجمرك ، وعليه أن يقدم حساباً مفصلاً لموكله.

---

(1) علي جمال الدين عوض . مرجع سابق . ص 51 .

(2) رفعت فخري، علي عبد الرحيم . مرجع سابق . ص380 .

الباب الثالث
النقل البـحري

يتم إستغلال السفينة عادة بعدة طرق ، فقد يؤجر المالك سفينته وهي غير مجهزة وقد يؤجرها مجهزة لمدة معينة وقد يؤجرها بالسفرة ، وسنوضح أهم صور إستغلال السفينة .

1- إيجار السفينة غير مجهزة

وهو عقد يقوم بموجبه المالك بتأجير سفينته وهي غير مجهزة (عارية) أي بدون رجال الطاقم وبدون مؤونة أو وقود الى شخص آخر للأنتفاع بها مدة معينة لقاء أجرة معينة، ويقوم المستأجر بالتعاقد مع الربان والبحارة وتموين السفينة بالغذاء والوقود، ويعتبر عقد إيجار السفينة في هذه الحالة من قبيل إبجار الأشياء ، ومن ثم تسري عليه أحكام الإيجار في القانون المدني (المادة 557 وما بعدها)، ويعتبر المستأجر في هذه الحالة هو مجهز السفينة وليس المالك.

2- إيجار السفينة مجهزة لمدة معينة

وهـو عقد يقوم بموجبه المـالك بوضع سفينته مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر لمدة معينة (المادة 1/174 من القانون البحري) وفي هذه الحالة قد يتخلى مالك السفينة للمستأجر عن الإدارة الملاحية والتجارية في السفينة أو عن الإدارة التجارية فقط مع إحتفاظه بـالإدارة الملاحية (المادة 2/174 من القانون البحري) وتشمل الإدارة الملاحية تموين السفينة وصيانتها

وتسييرها وكل ما يتعلق بملاحتها ، أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل وتسلم البضائع وتسليمها وتحصيل الأجرة .

وفي هذه الصورة يتولى المستأجر إستغلال السفينة بنفسه ، وإصدار الأوامر والتعليمات الى الربان والطاقم، ويستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة الوقت المتفق عليه ، ويبرم عقود النقل مع الغير باسمه الخاص ويصبح ناقلاً ومسؤلاً وحده دون المالك عن تنفيذ هذه العقود [1] .

والعقد في هذه الصورة ليس عقد إجارة أشياء فقط ، بل إجارة خدمات أيضاً ، وذلك لأن مالك السفينة يؤجر سفينته مع الخدمات التي يقدمها الربان والملاحون .

وإذا كان للمستأجر حق الإدارة الملاحية والتجارية معاً ، فإنه يكفل للسفينة كل المؤن وأصلاحات الصيانة وكل نفقات الاستثمار وأن يتحمل غرامة الخسائر البحرية المشتركة التي هي على عهدة السفينة وأجرتها ، ويلقى على عاتقه هلاك السفينة والخسائر البحرية مهما كانت خطورتها ما لم يثبت أنها ناجمة عن خطأ المؤجر (المادة 2/174 من القانون البحري).

أما إذا لم يكن لمستاجر السفينة سوى الإدارة التجارية فيكون الهلاك والخسائر البحرية على عاتق المالك ما لم يثبت أنها ناجمة عن خطأ المستأجر (المادة 3/174 من القانون البحري).

3- إيجار السفينة بالسفرة

وفي هذا العقد يؤجر المالك كامل السفينة أو بعضها لشخص معين لسفرة أو لعدة سفرات معينة (المادة 1/177 من القانون البحري).

وفي هذه الصورة توضع السفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر، وقد ينصب على كامل السفينة أو على جزء منها، على عكس الحال في إيجار السفينة لمدة معينة حيث توضع السفينة بكاملها تحت تصرف المستأجر، كما أن المؤجر يحتفظ في الإيجار بالسفرة بالإدارة الملاحية والتجارية للسفينة

---

(1) نقض مصري في 2 /1956/2/2م مجموعة أحكام النقض س7ص135 مذكور في مؤلف الدكتور مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري .1991م . مرجع سابق . ص 194 .

، في حين أن المؤجر في الإيجار لمدة معينة يفقد الإدارة التجارية وقد يفقد الإدارة التجارية والملاحية معاً .

وإيجار السفينة بالسفرة مزيج من إجارة الأشياء وإجارة الخدمات ، وينحصر نطاقه في الوقت الحاضر في نقل الشحنات الكبيرة كالقطن والفحم والبترول والخشب والحبوب وفي النقل بالسفن الجوالة التي لاتتبع خطاً منتظماً [1] .

4- عقد النقل البحري

عقد النقل البحري هو عقد يتعهد الناقل بمقتضاه ، لقاء أجرة يتعهد بها الشاحن بأن يوصل أمتعة أو بضاعة معينة من ميناء لآخر (المادة 2/177 من القانون البحري)، وهذه هي الصورة العادية للنقل البحري على الخطوط الملاحية المنتظمة ، والتي أصبحت سائدة في الوقت الحاضر ، ويثبت عقد النقل البحري بسند شحن ولذلك جرى العرف على تسميته «النقل بسند الشحن».

ويختلف إيجار السفينة سواء أكان لمدة معينة أو بالسفرة عن عقد النقل البحري في أن الأول يتميز بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر ، في حين أن الثاني لا يتضمن أي التزام بوضع سفينة تحت تصرف الشاحن ، بل يكفي فيه أن يسلم الشاحن بضاعته الى الناقل على أن يتعهد الأخير بنقلها وتسليمها قي ميناء الوصول ، أي أن محل عقد النقل البحري ليس الإنتفاع بالسفينة ، بل القيام بنقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء الوصول .

وقد نص القانون التجاري في المادة الخامسة منه على تجارية العقود المرتبطة بالملاحة البحرية ، ومن ثم تثبت الصفة التجارية لعقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري حتى ولو وقع مرة واحدة فلا يشترط أن يتم على شكل مشروع ، وعلى ذلك إذا أتفق مالك سفينة نزهة على نقل بضاعة فإنه يعتبر قد قام بعمل تجاري .

وعقد إيجار السفينة أو عقد النفل البحري تجاري بالنسبة للمؤجر أو

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري .1991م . مرجع سابق . ص 195 .

للناقل ، ولكنه لا يكون تجارياً بالنسبة للمستأجر أو الشاحن إلا وفقاً للقواعد العامة في القانون التجاري . كأن يكون تاجراً وأبرم العقد لحاجات تجارته، إذ يعتبر العقد تجارياً بالنسبة له أيضاً تطبيقاً لنظرية الأعمال التبعية (المادة 6 من القانون التجاري).

وقد تناول القانون البحري الليبي عقدي إيجار السفينة والنقل البحري في الباب السادس منه وقسم هذا الباب الى ثلاثة فصول ، تضمن الفصل الأول الأحكلم التمهيدية (المادتين 172 و 173) وتضمن الفصل الثاني إيجار السفينة لأجل معين (المواد من 174. 176) أما الفصل الثالث فخصصه لإيجار السفينة بالسفرة وعقد النقل البحري (المواد من 177 . 235).

ولما كانت عقود النقل البحري تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية ، فقد درج الناقلون على تضمينها الشروط التي تتفق مع مصالحهم وبوجه خاص الشروط التي تهدف الى إعفائهم من المسؤولية أو تحديدها ، ولذلك وضعت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن والموقعة في بروكسل في 1924/8/25م للقضاء على شروط الأعفاء من المسؤولية .

ومما تجدر ملاحظته ان أحكام القانون البحري المتعلفة بعقد النقل البحري ، وخاصة الأحكلم المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري والمستمدة من معاهدة سندات الشحن ، آمرة ملزمة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على ما يخالفها ، أما أحكام القانون البحري المتعلقة بإيجار السفينة مجهزة لمدة أو بالسفرة ليست ملزمة بل هي مفسرة ومكملة لإرادة المتعاقدين ، وهذا يفسح المجال بحرية الإتفاق بين المتعاقدين حسب مصلحتهم [1] .

والسبب في هذه التفرقة ترجع الى أن الناقل في سند الشحن هو الطرف القوي الذي يستطيع أن يفرض شروطه بينما الشاحن هو الطرف الضعيف مما أستوجب من المشرع التدخل لحمايته من الشروط الصعبة التي يضعها الناقل، أما المستأجر والمؤجر في عقد إيجار السفينة فيكونان عادة متساويان مما يسمح للمؤجر بمناقشة شروط العقد ولا حاجة لحمايته من المشرع .

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص197 .

ويعتبر سند الشحن الأكثر إنتشاراً من عقد إيجار السفينة بالسفرة رغم أهمية المصالح المرتبطة به ، ونجد أن المشرع الليبي قد عالج إيجار السفينة بالسفرة وعقد النقل البحري في الفصل الثالث من الباب السادس (المادة 177 وما بعدها) ، لذلك سوف نقوم بدراسة عقد النقل البحري مع الإشارة الى عقد إيجار السفينة بالسفرة عند الإقتضاء ، وسنقسم هذ الباب الى الفصول التالية : .

الفصل الأول : تكوين عقد النقل البحري وإثباته.

الفصل الثاني : تنفيذ عقد النقل البحري.

الفصل الثالث : مسئولية الناقل البحري.

الفصل الرابع : دعوى المسئولية على الناقل.

الفصل الخامس : إنقضاء عقد النقل البحري.

الفصل السادس : البيوع البحرية.

الفصل السابع : بعض أنواع النقل البحري.

الفصل الأول

تكوين عقد النقل البحري وإثباته

سنقسم هذا القصل الى مبحثين ، نتكلم في المبحث الأول عن تكوين عقد النقل البحري ، ونخصص المبحث الثاني لإثبات عقد النقل البحري .

المبحث الأول

تكوين عقد النقل البحري

ماهيته وأطرافه وخصائه

عرفت المادة 177 الفقرة 2 من القانون البحري عقد النقل البحري بأنه:«عقد يتعهد الناقل بمقتضاه لقاء أجرة أن يوصل الى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو في بعضها».

ويتضح من هذا التعريف أن عقد النفل البحري يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة والشاحن من جهة أخرى ، فالناقل هو الذي يلتزم بنقل البضاعة بحراً ، وعادة يكون مجهزاً للسفينة التي تنقل عليها البضاعة ، أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعة للنقل .

وإذا كان الأصل أن عقد النقل البحري له طرفين وهما كما ذكرنا

الناقل والشاحن ، فهما اللذان يبرمان العقد فتقتصر آثاره عليهما ، كما لو كان الشاحن ينقل البضاعة الى أحد وكلاؤه في ميناء الوصول ، ولكن في الغالب يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بالمرسل اليه ، وهو عادة المشتري للبضاعة من الشاحن ، وبالتالي يترتب للمرسل اليه رغم أنه ليس طرفاً متعاقداً مع الناقل حق خاص في مواجهة هذا الأخير وهو حقه في المطالبة بالبضاعة عند وصولها في الميعاد المتفق عليه ومسألته عن تسليم البضاعة وفقاً لشروط العقد .

خصائص العقد

عقد النقل البحري كما ذكرنا سابقاً هو عقد يتعهد بموجبه الناقل بنقل بضاعة من مكان الى مكان آخر عن طريق البحر ، لذلك فهو :

1- **عقد رضائي**، أي أنه ينعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن . فلا يشترط لإنعقاده شكل خاص ، إلا أنه لا بد من الإتفاق ، ورغم تطلب الكتابة الا أنها من أجل الإثبات وليس لغرض الإنعقاد . وعلى هذا الأساس إذا تم شحن بضاعة في السفينه بغير علم ربانها أو مجهزها ، جاز للربان وحسب المادة 173 / 1 من القانون البحري أن يأمر بتفريغها في مكان تحميلها أو أن يحدد عنها أجرة مضاعفة مع إحتفاظه بالتعويض عما يلحق به من ضرر أكبر ، وإذا اكتشف هذه البضاعة أثناء السفر فيستطيع أن يلقي بها في البحر إذا كانت بطبيعتها أن تسبب اضرار للسفينة أو للبضائع الأخرى أو كان من شأن نقلها أن يتكلف نفقات تزيد على قيمتها أو أن يستتبع غرامات رسمية أو أن يكون بيعها أو تصديرها ممنوعين قانوناً (المادة 173 / 2 من القانون البحري).

2- **عقد ملزم للطرفين**، فبمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحراً ، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها ، ولهذا فإن عنصرا البضاعة والأجرة متقابلان في العقد وأساسيان فيه .

3 . **عقد إذعان** ، حيث يعتبر في إحدى صورتيه على الأقل من عقود الإذعان ، حيث إن الأصل أن شروط العقد تكون موضع نقاش بين أطرافه ، وهذا يمكن أن يحصل بالنسبة لعقد إيجار السفينة بالسفرة ، أما في حالة

عقد النقل البحري فلا يستطيع الشاحن أن يناقش الشروط التي يضعها الناقل ، لذلك يضطر للتعاقد حسب تلك الشروط ، لذلك نجد أن المشرع تدخل لصالح الشاحنيين فوضعت معاهدة سندات الشحن في بروكسل 1924 والتي تعتبر نصوصها آمرة ملزمة وتتعلق بالنظام العام ولا يجوز الخروج عليها .

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل البحري

تنص المادة 198 من القانون البحري على ضرورة كتابة عقد النقل البحري سواء أكان عقد إيجار للسفينة والذي اسماه المشرع (سند إيجارالسفينة) أو عقد النقل البحري الذي اسماه (وثيقة الشحن). وبذلك يكون المشرع قد خرج على قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية ، وقد أراد المشرع بذلك قطع السبيل على المنازعات التي قد تثور في المستقبل ، والكتابة في هذه الحالة هي للإثبات وليس للإنعقاد ، ومن ثم لا يجوز إثبات العقد بالبينة أو القرائن ، ولكن يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة من إقرار أو يمين .

وسنقسم هذا المبحث الى مطلبين نبحث في المطلب الأول سند إيجار السفينة، أما المطلب الثاني فنبحث فيه وثيقة الشحن أو سند الشحن .

المطلب الأول

سند إيجار السفينة

تقضي المادة 199 من القانون البحري بأنه:«يثبت استئجار السفينة بسند إيجار يوضع في صيغة ورقة عرفية محررة من أصلين ، وقد نصت هذه المادة أيضاً على البيانات التي يجب ذكرها في هذا السند وهي : .

1- اسم المتعاقدين ، أي اسم كل من المؤجر والمستاجر ، وأيضاً توقيع كل منهما .

2- اسم السفينة وحمولتها ، وهذا البيان ضروري لتعيين ذاتية السفينة المستخدمة ، على أن القانون لايشترط كتابة هذا البيان على الفور حيث أجاز للطرفين أن يقوما بتعيين السفينة فيما بعد ، ويرد هذا الشرط عندما يمتلك

المجهز عدة سفن ، فيحتفظ بحق تعيين السفينة فيما بعد عند الشحن .

3- أسم الربان ، حيث توجد مصلحة كبرى للمستاجر أن يختار رباناً يثق فيه ، ويكون على جانب من الكفاءة والخبرة .

4- البضائع المطلوب شحنها محددة بنوعها وكميتها .

5- أجرة النقل (بدل السفر) .

6- الوقت والمكان المتفق عليهما للشحن والتفريغ .

ويذهب الفقه الراجح الى أن إغفال ذكر بعض هذه البيانات في سند الإيجار لا يؤدي الى إهدار كامل له ، بل تحتفظ الورقة بقيمتها كوسيلة إثبات كتابية فيما جاء فيها بالفعل من بيانات ، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى ، فإن إضافة بيانات غير المنصوص عليها مسموح به ، طالما أن هذه الأضافات لا تخالف النظام العام [1] .

المطلب الثاني

وثيقة الشحن (سند الشحن)

تنص المادة 200 من القانون البحري على أن:«وثيقة الشحن هي سند بالبضائع المشحونة يعطيه الربان ، ويحرر من ثلاث نسخ على الأقل ، نسخة للشاحن وثانية للمرسل اليه وثالثة للريان»، فسند الشحن إستناداً لتعريف المادة هو ، الإيصال الذي يعطيه الربان عند تسلمه البضاعة ، وهو يحرر لإثبات واقعة الشحن ذاتها ، ويجد سند الشحن مكاناً له حتى في حالة إيجار السفينة ، إذ يحرر سند الإيجار كوثيقة مثبتة للعقد ويحرر سند الشحن لإثبات واقعة الشحن ذاتها .

---

(1) جلال وفاء محمدين . المبادىء العامة في القانون التجاري والبحري . منشورات الدار الجامعية . 1991م . ص 448 .

1- بيانات سند الشحن

وضحت المادة 200 من القانون البحري سالفة الذكر البيانات التي يجب توافرها في سند الشحن وهي : .

1- أسم المتعاقدين وهما مجهز السفينة والمستأجر ، والتعبير هنا غير دقيق لأن المادة تتكلم عن سند الشحن ، فالمفروض أن أطرافه هما الناقل والشاحن أو وكلاؤهما ، أما الكلام عن مجهز السفينة والمستاجر فينصرف الى سند إيجار السفينة ، كما أن مستأجر السفينة قد يكون هو مجهزها الذي يستغلها في عمليات النقل .

2- تحديد البضائع المشحونة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها .

3- أسم السفينة وجنسيتها ، وأهمية هذا البيان تفيد المرسل اليه والشاحن في تحديد السفينة التي نقلت عليها البضاعة .

4- أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود .

5- تاريخ إصدار سند الشحن ، وأهمية هذا التاريخ أنه يحدد بدء مسؤولية الناقل عن البضاعة .

6- عدد نسخ سند الشحن التي نظمها الربان .

7- توقيع الربان والشاحن ، ويوقع الربان باعتباره وكيلاً عن الناقل ، كما يجري العرف أيضاً على أن يوقعه عن الناقل اي وكيل بحري آخر كأمين السفينة أو مدير الفرع ، وتوقيع الشاحن أمر أساسي لإلزامه بمحتوى السند وشروطه .

وإذا خلت أي نسخة من نسخ سند الشحن من أحد البيانات الواردة أعلاه فلا تكون لها الا قوة مبدأ الثبوت بالكتابة (المادة 201 من القانون البحري).

التحفظات التي ترد على سند الشحن

قد تتم عملية الشحن على وجه السرعة، بحيث لا يتسع الوقت لتدوين بيانات البضاعة بدقة من حيث وزنها، ومقدارها، وعلاماتها، وفي هذه الحالة

قد يقوم الربان بقبول البضاعة كما هي من دون التحري عن بياناتها مع النص في سند الشحن على التحفظ بالنسية لوزنها أو مقدارها أو علاماتها ، فينص على أن إستلام البضاعة بحسب قول الشاحن أو ان البضاعة غير معتمدة من الناقل أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف أو المقاس أو المحتويات أو القيمة ، وإذا تم وضع مثل هذا التحفظ في سند الشحن ، وحدث أي ضرر أو عجز في البضاعة أنتقلت حجية الإثبات الى الشاحن أو المرسل اليه لإقامة الدليل على ان الربان كان قد تسلم البضاعة بالحالة أو العدد أو الوزن الذي يدعيانه .

ولما كان وضع هذه التحفظات في سند الشحن تهدف في الواقع الى إعفاء الناقل من المسئولية عن تلف البضاعة أو العجز في وزنها أو النقص في كميتها ، إضافة الى أنها تنال من قوة سند الشحن في الإثبات ، لذلك فقد فرضت معاهدة بروكسل لسندات الشحن في المادة 3 الفقرة 2 وكذلك المادة 202 الفقرة 1 من القانون البحري على الناقل أن يذكر في سند الشحن علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها ووزنها بناءاً على البيانات الكتابية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن ، ولقد أغلقت هذه المادة الباب أمام اي محاولة من شأنها تجهيل البضاعة حيث ذكرت أنه يجب أن تكون العلامات الموضوعة على البضاعة كافية للتعريف بها، وأن توضع بطريقة يمكن قرأتها بسهولة حتى نهاية السفر (المادة 2/202 من القانون البحري) وطبقاً لنص المادة السالفة الذكر ، فإنه لا يمكن للناقل أن يضع أية تحفظات في سند الشحن إلا في الحالة التي يكون لديه فيها أسباب وجيهة للشك في صحة البيانات التي اوردها الشاحن أو في حالة عدم توفر الوسائل العادية للناقل للتأكد من صحة هذه البيانات ، وحتى في هاتين الحالتين فإن التحفظ لا يؤدي الى إعفاء الناقل من المسؤولية عن العجز في وزن البضاعة أو عن تلفها ، فيظل للشاحن أو المرسل اليه أن يثبت الوزن الحقيقي للبضاعة وحالتها عند الشحن توصلاً لإنعقاد مسؤولية النافل إذا كان الضرر الذي وقع قد حدث بسبب خطأ من هذا الأخير (المادة 3/202 من القانون البحري).

سند الشحن النظيف وخطاب الضمان

سبق أن بينا بأن سند الشحن يمثل البضاعة المنقولة ، ولهذا فإنه

بتداول أو إنتقال هذا السند ينتقل الحق على البضاعة من شخص الى آخر ، ووجود تحفظات في سند الشحن موضوعة من جانب الناقل يؤدي الى عرقلة تداوله ، لما تحدثه من شك في حالة البضاعة أو في وزنها وغير ذلك ، وفي سبيل تسهيل تداول سند الشحن فإن الشاحن قد يتفق مع الناقل على أن يصدر له (سند شحن نظيف) أي خال من ذكر اي تحفظات [1] .

ولكن الناقل لا يقدم للشاحن عادة سند شحن نظيف الا بمقابل ، لذلك فإنه عادة ما يطلب من الشاحن ما يسمى (خطاب ضمان) أو (كتاب ضمان) وفيه يتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل بسبب أي تلف أو عجز يلحق بالبضاعة ، أو بسبب أي تحفظ من التحفظات التي كان الناقل ينوي تضمينها في سند الشحن .

وخطاب الضمان صحيح ومنتج لآثاره في العلاقة بين طرفيه ، ولكن أثره لا يمتد الى الغير أو المرسل اليه ، ومن ثم إذا إنتقل سند الشحن الى شخص آخر ، فلا يمكن للناقل أن يحتج في مواجهته بخطاب الضمان ، إنما عليه أن يسلم هذا الشخص البضاعة طبقاً للبيانات المذكورة في سند الشحن النظيف ، فإذا حدث تلف أو عجز للبضاعة ، وجب على الناقل تعويض هذا الشخص ، وللناقل الرجوع على الشاحن الذي اصدر خطاب الضمان [2] .

السند برسم الشحن

الأصل أن يتضمن سند الشحن بياناً باسم السفينة التي يتم النقل عليها ، ولكن في بعض الاحيان تقوم شركات الملاحة بتسليم الشاحن سند شحن لا يذكر فيه أسم السفينة بسبب عدم معرفة السفينة المسافرة على وجه الدقة ، ويعرف هذا السند في العمل باسم (السند برسم الشحن) وذلك تمييزاً له عن سند الشحن الذي يذكر فيه أسم السفينة .

وقد شاع إستعمال السند برسم الشحن لعدة أسباب أولها إنه يمكن الشاحن من إرسال السند الى المرسل اليه قبل شحن البضاعة وثانيها إن

---

(1) محمد السيد الفقي. مرجع سابق . ص 317 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 209 ، جلال وفاء محمدين . مرجع سابق . ص 452 .

شركات الملاحة لا تسمح لها الظروف دائماً بتحديد السفينة التي ستنقل عليها البضاعة مباشرة وثالثها أن الناقل يستطيع أن يطالب بأجرة النقل دون إنتظار لشحن البضاعة .

ولكن للسند برسم الشحن مساوىء عديدة منها أن المرسل اليه قد لا يتمكن من التعرف على مكان البضاعة وما إذا كانت قد شحنت ، وما هو موعد وصولها ، ولذلك نصت المادة 202 الفقرة 4 من القانون البحري على أن:«الوثيقة التي تعطى للشاحن قبل شحن (وسق) بضاعته تستبدل بعد الشحن بوثيقة شحن رسمية وبناءً على طلبه».

2- حجية سند الشحن

يؤدي سند الشحن دوراً كبيراً في إثبات عقد النقل البحري حيث يعتبر حجة في إثبات واقعة الشحن وكمية البضاعة المشحونة وحالتها والأجرة المتفق عليها ....الخ ، ولكن هذه الحجية في الإثبات تختلف فيما إذا كان يحتج بسند الشحن بين طرفيه أو في مواجة الغير .

حجية سند الشحن بين طرفيه

لسند الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيه وهما الناقل والشاحن ، فهو يقوم كدليل على عقد النقل وشروطه والأجرة المتفق عليها ، كما يقوم حجة على حصول الشحن في التاريخ المذكور في السند ، وهو يثبت تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينة فيه ، ولكن حجية سند الشحن في الإثبات بين طرفيه ليست مطلقة حيث يجوز إثبات عكس ما ورد فيه حيث نصت نهاية المادة 202 من القانون البحري على أنه « وتثبت هذه الوثيقة إستلام الناقل للبضائع المبية فيها ما لم يقم دليل معاكس « .

حجية سند الشحن بالنسبة للغير

تنص المادة 203 من القانون البحري على أنه:«إذا كانت بيانات الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها أو وزنها مخالفة للحقيقة عد مسئولاً تجاه الناقل عن كل الأضرار الناتجة عن بياناته ، الا أنه لا يجوز للناقل أن يدفع بهذه البيانات تجاه أي شخص غير الشاحن».

ويستفاد من هذا النص أن الناقل لا يمكنه أن يثبت في مواجهة الغير . وهو كل شخص له حقوق مرتبطة بتنفيذ عقد النقل دون أن يكون طرفاً فيه . عكس ما جاء بسند الشحن فهو يعتبر حجة مطلقة بما ورد فيه من بيانات لصالح الغير في مواجهة الناقل . كذلك يمكن للغير إثبات عكس ما ورد بسند الشحن في مواجهة الناقل أو الشاحن بكافة طرق الإثبات .

التعارض بين سند الشحن وسند الإيجار

نصت المادة 207 من القانون البحري على أنه:«إذا وجد تباين بين سند إيجار السفينة ووثيقة الشحن أعتمدت شروط سند الإيجار في علاقات المؤجر مع المستأجر ، أما في علاقات المستأجر مع الشاحن فتعتمد وثيقة الشحن ما لم ينص صراحة على إعتماد سند الإيجار».

من النص يظهر أنه إذا وجد تعارض بين سند الإيجار وسند الشحن ، فتفضل شروط سند الإيجار في العلاقة بين المؤجر والمستأجر ، بينما يكون سند الشحن وحده هو المعتبر في العلاقة بين الناقل والشاحن الا إذا تضمن سند الشحن نص صريح يتضمن إعتماد سند الإيجار ، وعند ذلك يعتمد سند الإيجار وحده .

كذلك تنص المادة 210 من القانون البحري على أنه ترجح بوجه عام الشروط الخطية على الشروط المطبوعة .

3- أنواع سندات الشحن

نصت المادة 204 من القانون البحري على أنواع سندات الشحن حيث حددتها بثلاثة أنواع هي : .

أ . سند الشحن الأسمي

وهو السند الذي يصدر بأسم شخص معين ولا ينتقل الى الغير إلا بطريق انتقال حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني (المادة 290) ومن المعلوم أن إنتقال سند الشحن بهذه الطريقة فيها إطالة لا تتفق مع متطلبات السرعة التي تقتضيها الأعمال التجارية إذ لا ينتقل السند الا بقبول الربان أو إبلاغه بانتقال السند، وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا

الى الشخص المعين في السند (المادة 204 / 1 من القانون البحري).

ب . سند الشحن لأمر

وهذا النوع الأكثر شيوعاً حيث يكون لأمر الشاحن أو لأمر المرسل اليه ، وهو قابل للتداول بالطرق التجارية أي بطريق التدوير ويجب أن يكون مؤرخاً (المادة 204 / 2 من القانون البحري).

كما يجب ان تذكر عبارة « قابل للتداول « أو ما في حكمها صراحة في السند حتى يمكن تداوله بطريق التدوير إذ أن سند الشحن ليس للأمر بطبيعته ، خلافاً للكمبيالة والسند الأذني ، وكذلك عدد النسخ ، وشرط إلغاء سائر النسخ في حال إستعمال إحداها (المادة 1/205 من القانون البحري).

ويترتب على تدوير سند الشحن نقل ملكية البضاعة وحيازتها للمدور اليه ، ومن ثم لا يجوز للربان أن يسلم البضاعة الا للمدور اليه ولو كان التدوير على بياض (المادة 204 / 2 من القانون البحري) .

ولا يجوز للناقل أو للربان أن يحتج في مواجة المدور اليه بالدفوع التي قد تكون له تجاه الشاحن المدور ، ما لم يثبت أن المدور اليه يتصرف بالوكالة عن الشاحن (المادة 205 / 2 من القانون البحري) .

ولكن خلافاً للأوراق التجارية لا يقوم التضامن بين الموقعين على سند الشحن فلا تضامن بين المالكين المتتابعين للبضاعة التي يمثلها سند الشحن لأمر ، فلا يضمن المدور إلا وجود البضاعة المشحونة وصحة عقد النقل (المادة 205 / 3 من القانون البحري) .

ج . سند الشحن لحامله

ويمكن أن يكون سند الشحن لحامله ، وعند ذلك يكون قابلاً للتداول بمجرد التسليم وعلى الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم اليه ومعه سند الشحن عند الوصول (المادة 204 / 3 من القانون البحري) ومن النادر أن يكون سند الشحن لحامله نظراً لما يتعرض له صاحبه من خطر الفقدان أو السرقة.

الفصل الثاني
تنفيذ عقد النقل البحري

سبق ان ذكرنا أن عقد النقل البحري من العقود الملزمة للطرفين إذ يرتب التزامات على عاتق طرفيه وهما الشاحن والناقل ، فيلتزم الشاحن بتسليم البضائع المتعاقد على نقلها في المكان والزمان المتفق عليهما ، كما يلتزم باداء أجرة النقل ، أما الناقل فعليه أن يعد السفينة ويجهزها لتكون صالحة للملاحة وتنفيذ عملية النقل المتفق عليها ، كما يلتزم برص البضاعة في السفينة والمحافظة عليها ، ويلتزم أخيراً بتسليمها الى الحامل الشرعي لسند الشحن أو نائبه .

المبحث الأول

التزامات الشاحن

يلتزم الشاحن بشحن وتفريغ البضاعة ، كما يلتزم بدفع أجرة النقل الى الناقل أو المجهز ، وعلى ذلك سنقسم هذا المبحث الى مطلبين نبحث في الأول التزام الشاحن بالشحن والتفريغ ، ونبحث في الثاني إلتزامه بدفع الأجرة .

المطلب الأول

الالتزام بالشحن والتفريغ

الشحن هو وضع البضاعة على السفينة ، أما التفريغ فهو إنزال البضاعة من عليها ، وعملية الشحن تختلف عن عملية الرص فهذه الأخيرة من اختصاص الربان، وهي تعني ترتيب وتنظيم البضاعة في مواضعها على السفينة.

وتتم عملية الشحن والتفريغ عادة برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة ، أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول ، أو بمضخات إذا تعلق الأمر بحبوب ، وقد يتم بالأيدي ، وإذا كانت السفينة راسية بعيداً عن الرصيف فلا بد من إستخدام المواعين لتفريغ البضاعة من السفينة .

والأصل أن الشحن يقع على عاتق الشاحن ، الا أن سند الشحن قد يتضمن شرطاً بمقتضاه يتحمل الناقل عبء هذا الألتزام ، وعند ذلك يقتصر التزام الشاحن على وضع البضاعة تحت تصرف الربان في المكان والزمان المتفق عليهما ، حتى يتمكن الربان من رفعها على ظهر السفينة ، وهذا

الشرط يسمى شرط (الشحن تحت الروافع) [1] .

وقد يتم الاتفاق أيضاً على جعل الالتزام بالتفريغ على عاتق المرسل اليه ، حيث يجب في هذه الحالة إخطاره بموعد وصول السفينة تمكيناً له من الوفاء بالتزامه ، وسواء أكان الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو الناقل ، فإن الذي يقوم بهذه العمليات هو مقاول الشحن والتفريغ ، الذي يستعين بعمال متخصصين وبأدوات خاصة كالروافع والصنادل .

وفي جميع الأحوال يجب أن تتم عملية الشحن والتفريغ في المواعيد المقررة حتى لا تتأخر السفينة من القيام برحلتها ، وبالتالي يؤدي ذلك الى ضرر محقق بالناقل ، ولذلك فإنه غالباً ما يحدد الاتفاق هذه المواعيد بدقة ويحدد جزاء التأخير

وتسمى الأيام التي تنتظر السفينة خلالها لإتمام عمليتي الشحن والتفريغ بأيام السقائف أو مهلة الأنتظار ، حيث نصت المادة 191 من القانون البحري على أن:«أيام السقائف هي مهلة إنتظار السفينة في الوسق والتفريغ وتبتدىء فيما يتعلق بالوسق من اليوم الذي يلي إعلان المستأجر بإستعداد السفينة لنقل البضائع ، وفيما يتعلق بالتفريغ من اليوم الذي يلي تمكين المرسل اليه من بدء التفريغ وفقاً للشروط المنصوص عليها في العقد ، ويتغير ابتداء مهلة إنتظار السفينة ومدتها بتغير عادات المكان إذا لم يحددها الاتفاق. ولا يدخل في حساب مهلة الانتظار الا أيام العمل».

ولقد أعطى القانون مهلة اضافية للشحن والتفريغ ، وذلك عند عدم إنجازه في المواعيد المنصوص عليها في الاتفاق، أو تلك التي تقضي بها عادات الميناء ، هذه المدة الاضافية يطلق عليها (مهلة الانتظار اللاحقة) وهذه المهلة تجري من تلقاء نفسها من إنقضاء المدة الأصلية المحددة للشحن والتفريغ ، وعند عدم تحديد عدد أيام المهلة الأصلية في العقد فإن مهلة الانتظار اللاحقة لا يبتدىء مجراها الا بعد أربع وعشرين ساعة من إعلام الربان خطياً المستأجر أو المرسل اليه أو ممثليهما من إنقضاء المدة الأصلية ، كما تدخل في عدد أيام مهلة الانتظار اللاحقة كل أيام العمل والتعطيل (المادة

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 224 .

192 من القانون البحري) ، ولكن القوة القاهرة لا تقطع سريان مهلة الانتظار اللاحقة عكس الأمر في مهلة الانتظار (المادة 193 من القانون البحري).

وعند إنقضاء مهلة الانتظار اللاحقة دون إتمام الشحن أو التفريغ ، أمكن إعطاء مهلة اضافية ثانية يتم تحديدها بناءً على اتفاق الاطراف أو طبقاً لعادات الميناء ، ويمكن للربان أن يطالب عن كل يوم اضافي بتعويض يساوي مرة ونصف التعويض المستحق عن كل يوم من أيام مهلة الانتظار اللاحقة (المادة 192 / 2 من القانون البحري).

وإذا انقضى الميعاد الاضافي الثاني دون أن يتم الشحن كان للربان أن يغادر الميناء أياً كانت حالة الشحن إذ لا يستطيع أن يؤخر السفر الى ما بعد ذلك ، أما إذا كان هناك تأخير في التفريغ ، فللربان أن يحصل من القاضي على إذن بتفريغ البضاعة وإيداعها لدى أمين على نفقة ومسؤولية الشاحن أو المرسل اليه [1] .

ولقد أعتبر المشرع الليبي التعويضات التي يستحقها الناقل عن التأخير في الشحن والتفريغ من قبيل الأجرة الاضافية ، فقد نصت المادة 194 من القانون البحري صراحة على أن (تعويض المهلة اللاحقة والتعويض اللازم عن الأيام الاضافية يعتبران أجرة أضافية وعلى ذلك فإن للناقل حق حبس البضاعة حتى إستيفاء الأجرة (المادة 197 من القانون البحري) وامتياز الناقل المقرر بموجب المادة 196 من القانون البحري.

المطلب الثاني

الالتزام بدفع الأجرة

أجرة النقل هي المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل اليه بدفعه للناقل مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضائع الى ميناء التفريغ المتفق عليه

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 222 .

، وإذا لم يحدد مقدار الأجرة صراحة فإنه يحدد بالعرف أو بأجرة المثل ، ويكون التقدير في هذه الحالة بواسطة القضاء إلا أنه من النادر أن يغفل الناقل تحديد الأجرة ، إذ انها هدفه الذي يسعى اليه في عقد النقل [1] .

والأصل أن الالتزام بدفع أجرة النقل تقع على عاتق الشاحن باعتباره المتعاقد مع الناقل ، الا أنه قد يتفق على أن تدفع الأجرة عند الوصول من قبل المرسل اليه .

تحديد الأجرة

للأطراف مطلق الحرية في إختيار الطريقة التي يتم بها تحديد الأجرة،وقد تحدد الأجرة عن كل يوم أو اسبوع أو شهر، وذلك إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة ، وقد تحدد الأجرة بالسفرة إذا كانت السفينة مستأجرة لسفرة أو لعدة سفرات معينة، أما في النقل بسند الشحن - وهو الغالب . فقد جرت العادة على تحديد الأجرة حسب حجم البضاعة أو وزنها أو مقدارها عند الشحن، وبالنسبة للبضائع الثمينة فتحدد على أساس القطعة أو القيمة.

وإذا كان الأمر متعلق بإيجار السفينة لمدة معينة، فإن الأجرة تكون مستحقة من يوم وضع السفينة تحت تصرف المستأجر الى يوم إعادتها تحت تصرف مؤجرها بحالة تؤهلها لتقبل الشحن من جديد (المادة 1/176 من القانون البحري) ، ويشترط أن تكون السفينة تحت تصرف المستأجر طوال هذه المدة .

وعلى ذلك فإنه في حالة ضبط السفينة او توقبفها أو هلاكها تستحق الأجرة لغاية تاريخ هذه الحوادث (المادة 1/175 من القانون البحري) . كما أن الأجرة توقف عن كل المدة التي يحرم فيها المستأجر من الانتفاع بالسفينة بسبب فعل السلطة، ولكنها تبقى جارية في مدة توقيف السفينة بسبب حوادث الملاحة، وإذا كان هذا التوقف ناجماً عن فعل مؤجرها فلا تستحق أية أجرة عنه، بل يجوز للمستأجر المطالبة بالتعويض (المادة 2/175 من القانون البحري).

---

(1) أحمد محمود حسني . عقد النقل البحري . منشأة المعارف . الاسكندرية . ص 171 .

أما إذا كانت السفينة مستأجرة لسفرة أو لعدة سفرات ، فإن تحديد الأجرة يكون على أساس السفرة ، وتكون الأجرة مستحقة عن كامل السفرة إذا لم يقم المستأجر بإحضار كمية البضائع المتفق عليها تحت الروافع ، ولكن إذا قام الربان بشحن بضائع أخرى ، فإن للمستاجر الحق في ثلاثة أرباع أجرة البضائع المشحونة بدلاً من بضائعه (المادة 183 من القانون البحري).

أثر الحوادث البحرية على الألتزام بدفع الأجرة

جعل المشرع للحوادث البحرية أثراً على دين الأجرة قد يؤدي الى إنقضائه نهائياً أو الى إنقاصه أو الى بقائه رغم أن النقل لم يتم وفقاً للشروط المتفق عليها .

هلاك البضاعة

تنص المادة 184 من القانون البحري على أنه لا تستحق الأجرة عن البضائع التي لم تسلم للمستلم (المرسل اليه) أو التي لم توضع تحت تصرفه في الميناء المرسلة اليه ، ومع ذلك فإن الأجرة تستحق في الأحوال التالية : .

1- إذا كان عدم التسليم ناجماً عن إهمال أو خطأ من المستأجرين أو الواسقين (الشاحنين) أو من خلفائهم .

2- إذا الجأت الضرورة في أثناء السفر الى بيع البضائع بسبب تلفها أيا كان سبب هذا التلف .

3- إذا عد هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة ، كما لو القى بها في البحر لأجل سلامة السفينة وسبب هذا الاستثناء أن الشاحن سوف يحصل على التعويض عن البضائع في هذه الحالة ، فكأن البضاعة قد وصلت حكماً ، ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجرة نقلها .

4- إذا هلكت البضائع بسبب عيب فيها ، وقد أوجب المشرع دفع الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر لأي سبب كان ما عدا خطأ الناقل .

ويضاف الى هذه الحالات الأربع التي نصت عليها المادة 184 من القانون البحري حالة خاصة نصت عليها المادة 1/181 من القانون البحري ، وبمقتضاها تستحق الأجرة على البضائع التي يستعملها الربان أو يبيعها أثناء السفر لأجل حاجات السفينة ، وذلك لأن الشاحن سيحصل على ثمن هذه البضائع بحسب قيمتها في ميناء الوصول .

تلف البضاعة

تقضي المادة 1/190 من القانون البحري على أنه:«لا يجوز للشاحن أن يتبرأ من أجرة السفينة بتخليه عن البضائع ولو فقدت هذه من قيمتها أثناء السفر او نال منها التلف».

واستثنى المشرع من هذا الحكم في الفقرة الثانية من المادة 190 من القانون البحري ، البضائع إذا كانت سوائل حيث يجوز للشاحن أن يتخلى عنها إيفاءً للأجرة إذا فقد منها بسبب الرشح ما لايقل عن ثلاثة أرباعها ، وسبب هذا الاستثناء هو أن وصول الأواني التي تحوي السوائل شبه فارغة يجعل البضاعة في حكم الهالكة وعندئذ لا تستحق الأجرة تطبيقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 184 من القانون البحري .

وإذا أوقفت السفينة أثناء السفر بقوة قاهرة كأمر إحدى الدول أو حادث لا يد للربان أو المؤجر فيه ، فإن الرابطة العقدية بين الشاحن والناقل لا تتأثر بذلك ، ولا يكون هناك محل للتعويض أو لزيادة الأجرة ، وفي أثناء توقف السفينة يجوز للشاحن أن يفرغ بضاعته على نفقته بشرط أن يعيد شحنها أو أن يدفع للربان نفقات إعادة الشحن (المادة 187 من القانون البحري).

وإذا أقتضى الأمر إصلاح السفينة أثناء السفر من عطب أصابها بسبب حادثة بحرية قاهرة ، وجب على الشاحن أن ينتظر حتى يتم إصلاح العطل ، ولكن يجوز للشاحن إذا لم يشأ الانتظار أن يطلب تسليم البضاعة اليه على أن يدفع الأجرة بكاملها (المادة 186 من القانون البحري).

وإذا كانت السفينة مؤجرة بالسفرة للذهاب والاياب ، وتعذر وصولها الى الميناء المقصود بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر ، فإن الأجرة لا

تستحق الا عن الذهاب فقط (المادة 188 من القانون البحري) .

وقد جرى العمل على أن يضمن الناقل سندات الشحن التي يصدرها شرط « الأجرة مستحقة أيا كانت الأسباب « وبموجب هذا الشرط ، تستحق الأجرة من بداية تنفيذ عقد النقل ، فلا تتأثر بأية حادثة تؤدي الى هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم وصولها . وهو شرط صحيح حتى في ضمن نصوص معاهدة سندات الشجن التي تبطل شروط الإعفاء من المسئولية إذ ليس من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية أو تخفيفها ، والواقع أن هذا الشرط أقرب أن يكون نوعاً من التأمين يقدمه الشاحن للناقل يضمن فيه الأجرة من مخاطر النقل [1] .

ضمانات الوفاء بالأجرة

لا يحتاج الناقل الى ضمانات خاصة إذا كانت الأجرة مستحقة في ميناء القيام ، إذ يحصل عليها مقدماً ، أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول ، فإن للناقل الحق في الحبس وحق الامتياز ضماناً لإستيفاء الأجرة.

1- **حق الامتياز،** تمنح المادة 196 من القانون البحري مؤجر السفينة أو الناقل امتيازاً على البضائع المشحونة ضماناً لإستيفاء الأجرة وملحقاتها ، ولا ينقضي امتياز تسليم البضاعة ، بل يظل قائماً مدة خمسة عشر يوماً بعد التسليم ، ما لم تكن البضاعة قد انتقلت ليد الغير .

2- **حق الحبس،** تنص المادة 197 من القانون البحري على أنه لمؤجر السفينة أو الناقل حق حبس البضائع بسبب عدم دفع الأجرة ما لم تقدم كفالة تضمن الوفاء بها ، ويجوز للناقل أيضاً أن يطلب من المحكمة إيداع البضاعة لدى شخص ثالث الى أن تؤدى أجرة السفينة وله أن يطلب بيعها إذا كانت عرضة للتلف وإستيفاء الأجرة من ثمنها ، وهذا الحكم تطبيق للقواعد العامة (المادة 249 من القانون المدني).

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 234 .

تقادم الأجرة

تتقادم دعوى المطالبة بأجرة السفينة بعد سنة من إنقضاء السفرة (المادة 221 من القانون البحري)، ولا يقوم هذا التقادم على قرينة الوفاء ، بل على الرغبة في تصفية حسابات الرحلة البحرية بسرعة [1] .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 233 .

المبحث الثاني

التزامـات الناقل

يلتزم الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة ، وبرص أو تحزيم البضاعة ، وبنقلها الى ميناء الوصول وأخيراً تسليمها الى المرسل اليه ، وسنحاول ان نوضح هذه المسائل في الفروع التالية : .

المطلب الأول

الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

يلتزم التاقل بتمكين الشاحن من شحن بضاعته على السفينة وذلك بتقديمه سفينة صالحة للملاحة في المكان والزمان المتفق عليهما في عقد النقل البحري [1] .

وإذا تعلق الأمر بعقد إيجار للسفينة لمدة معينة أو لسفرة واحدة أو لعدة سفرات معينة ، فإن المؤجر يلتزم بتقديم السفينة المتفق عليها ، ولا يجوز له أن يبدل بها غيرها ، ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر (المادة 172 من القانون البحري).

أما إذا كان الأمر متعلق بعقد نقل بحري ، فإن تعيين السفينة في العقد لا يعتبر عنصراً جوهرياً ولا يعدو أن يكون شرطاً في العقد وتحديداً للاداة التي يتم النقل بواسطتها، وكثيراً ما يتفق على إحتفاظ الناقل بحق تعيين السفينة فيما بعد أو أنه يجوز للناقل أن يقدم سفينة أخرى بدلاً من المتفق عليها ، والواقع أن الشاحن لا يهتم بشكل عام بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة ، وكل ما يعنيه هو أن تنقل هذه البضاعة على سفينة صالحة للملاحة .

(1) فايز نعيم رضوان . مرجع سابق . ص 330 .

وتنص المادة 212 من القانون البحري على أن الناقل ملزم قيل بدء السفر بالمسائل التالية : .

1- أن يعد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة .

2- أن يجهزها ويزودها بالمهمات والرجال والمؤن المناسبة .

3- أن ينظف ويهيىء العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع .

ويجب أن توضع السفينة تحت تصرف المستأجر أو الشاحن بحيث تكون مستعدة لنقل البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما (المادة 178 من القانون البحري).

وإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل ، فإنه يجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر فيما عدا الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة ، ومع ذلك فليس للربان ولا للبحارة أن يحملوا فيها أية بضاعة الا برضاء المستأجر (المادة 1/179 من القانون البحري).

وإذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها أو بقسم معين منها ، فليس للربان أن ينقل في السفينة أو في القسم المؤجر منها أية بضاعة أخرى الا باذن من مستأجرها ، وإذا وقعت مخالفة بهذا الخصوص فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون حق تعود إلى المستأجر الذي يمكنه أن يطالب بالتعويض أيضاً (المادة 2/179 من القانون البحري).

أما إذا تعلق الأمر بنقل بحري بسند الشحن ، فلا يلتزم الناقل بأن يضع السفينة أو جزءً معيناً منها تحت تصرف الشاحن ، بل كل ما يلتزم به هو أن يؤمن للبضاعة مكاناً صالحاً في السفينة .

المطلب الثاني

الالتزام برص البضاعة

الرص هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بشكل يحميها من خطر التلف او الهلاك أثناء السفر ويحفظ للسفينة توازنها ، والرص كما ذكرنا سابقاً يختلف عن عملية الشحن وهو رفع البضاعة من على الارض ووضعها على ظهر السفينة .

ويجب أن يراعى في الرص طبيعة البضاعة ذاتها ومدى ملاءمتها مع البضائع الأخرى التي ترص بجوارها [1] .

ولما كان الرص يتعلق باتزان السفينة وسلامتها ، فإنه يدخل في نطاق وظائف الربان الفنية ، وهو يلتزم ملاحظته بل يظل مسئولاً عنه ولو قام به تابعون للشاحن [2] .

وعلى الربان أن يستمر في الإشراف على عملية الرص خلال الرحلة البحرية ، فيقوم بإعادة ترتيبها إذا أختل الترتيب نتيجة تمايل السفبنة أثناء الرحلة البحرية، ويكون مسئولاً عن تلف أو هلاك البضاعة بسبب سوء الرص.

والأصل أن يكون رص البضاعة داخل عنابر السفينة ، فلا يجوز للربان أن يقوم برص البضاعة على ظهر السفينة ، لأن ذلك يعرض البضاعة لأخطار كثيرة كالسقوط في البحر أو البلل بمياه البحر أو الأمطار ، ويكون الربان مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يلحق البضاعة المشحونة على سطح السفينة ، وينزل منزلة السطح الأعلى كل مكان مسقوف على السطح ، كغرفة البحارة أو ما يماثلها إذا كان معداً أو صالحاً لوسق البضائع (المادة 123 من القانون

---

(1) وللرص قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية ، كمعاهدة لندن 1930م الخاصة بخطوط الشحن . د . مصطفى كمال طه . مرجع سابق . ص 236 .

(2) الربان الدكتور . محمد عبد الفتاح ترك . عقد النقل البحري . منشورات دار الجامعة الجديدة . 2005م، ص 305 .

البحري) . ولكن يرد على هذه القاعدة العامة ثلاثة استثناءات : .

1- إذا حصل الربان على موافقة الشاحن على شحن البضاعة على سطح السفينة ، ويجب أن تكون هذه الموافقة ثابتة بالكتابة على سند الشحن ذاته وموقعة من قبل الشاحن (المادة 123 / 1 من القانون البحري) .

2- إذا كانت العادات البحرية تجيز الشحن على سطح السفينة (المادة 123 / 1 من القانون البحري) كما هو الحال في نقل الأخشاب أو السيارات أو القاطرات وغيرها من الأشياء التي جرت العادة بشحنها على ظهر السفينة.

3- إذا كانت الرحلة البحرية مقتصرة على الملاحة الساحلية القريبة (المادة 3/123 من القانون البحري) وذلك لأن مخاطر الملاحة الساحلية القريبة التي تحصل بين مينائين على بحر واحد طفيفة بالنسبة للأضرار التي تحدث في أعالي البحار .

المطلب الثالث

الالتزام بالنقل

النقل هو الإلتزام الأساسي الذي يرتبه عقد النقل البحري في ذمة الناقل والذي بمقتضاه يتم نقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول في المعياد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول [1] .

ويقع على عاتق الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه أو المعياد المعقول ، وعلى الناقل أن يسير في خط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة بإتباعه فلا يجوز له أن ينحرف عن خط السير المعتاد الا إذا كان الانحراف له ما يبرره كما إذا وقع بسبب إنقاذ أو

(1) فايز نعيم رضوان . مرجع سابق . ص 342 .

بسبب سوء الأحوال الجوية [1] .

ويجب أن يتم النقل على السفينة التي شحنت عليها البضاعة ابتداءاً ، فلا يجوز للناقل أن يغير السفينة أثناء الرحلة ، ولكن في حالة أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة ، جاز للناقل تقديم سفينة أخرى لنقل البضاعة عليها الى ميناء الوصول (المادة 172 من القانون البحري) ، كما يجب إتخاذ كافة الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الجديدة .

ويجب على الربان أن يقود السفينة الى الميناء المتفق عليه ولكن قد يتعذر على السفينة الدخول الى الميناء المقصود بسبب قوة قاهرة كحصار بحري أو إضراب أو حجر صحي ، وعندئذ يكون الربان حراً في التصرف بما فيه مصلحة الشاحنين إذا لم يكن مزوداً بتعليمات خاصة لمواجهة مثل هذه الحالة (المادة 189 من القانون البحري) .

المطلب الرابع

الإلتزام بتسليم البضاعة

تسليم البضاعة هو الإلتزام الأخير الذي يرتبه عقد النقل البحري في ذمة الناقل ، وبتنفيذه ينتهي عقد النقل وتنتهي مسئولية الناقل البحري ، وعملية تسليم البضاعة هي عملية قانونية تختلف عن عملية التفريغ التي هي مجرد عملية مادية [2] .

والأصل أن يتم التسليم تحت روافع السفينة اي على ظهر السفينة (المادة 178 من القانون البحري) ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك ، ويثبت

---

(1) المستشار الدكتور عدلي أمير خالد . عقد النقل البحري . منشورات دار الجامعة الجديدة . 2006م، ص63 .

(2) أحمد محمود حسنى . عقد النقل البحري . مرجع سابق . ص 153.

التسليم بإعطاء إيصال الى الربان بإستلام البضاعة ، ولكن العمل جرى على التأشير على سند الشحن بإستلام البضاعة ثم تقديمه للربان [1] .

والأصل أن يقوم الربان بتسليم البضاعة الى المرسل اليهم، على أن العادة تجري على أن يقوم الوكيل البحري (أمين السفينة) بتسليمها نيابة عن الربان، وذلك حتى لا تظل السفينة فترة طويلة في الميناء بأنتظار حضور المرسل اليهم، كما قد ينيب المرسل اليهم أمين الحمولة في إستلام البضاعة[2].

وسواء كان القائم بعملية التسليم الربان أو أمين السفينة ، فإن الناقل مسئول عن صحة تسليم البضاعة ، فيجب أن يسلمها الى صاحب الحق فيها ، وفي هذه الحالة يجب التمييز بين ما إذا كان سند الشحن بأسم شخص معين أو للأمر أو للحامل .

فإذا كان سند الشحن بأسم شخص معين ، يجب على الربان أن يسلم البضاعة الى الشخص المعين في سند الشحن (المادة 1/204 من القانون البحري) أو للشخص الذي انتقل اليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات حوالة الحق ، مما يتوجب تحقق الربان من شخصية من يطالب بالبضاعة عند الوصول .

أما إذا كان سند الشحن للأمر فعلى الربان ان يتحقق من الشخص الذي يحمل سند الشحن ومن صحة التدويرات الثابته فيه وتسلسها ، وبالتالي لا يسلم البضاعة إلا الى الحامل الشرعي لسند الشحن المدور ولو على بياض (المادة 204 / 2 من القانون البحري).

أما إذا كان سند الشحن لحامله ، وجب على الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم اليه ومعه سند الشحن عند الوصول (المادة 3/204 من القانون البحري).

وقد يثور النزاع عند تعدد نسخ سند الشحن ، فيتقدم أكثر من شخص لإستلام البضاعة ، حيث يكون لدى كل واحد منهم نسخة من سند الشحن

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . 1988م. مرجع سابق . ص 244 .

(2) محمد السيد الفقى . مرجع سابق . ص 338 .

تمثل نفس البضاعة ، فإذا حصل النزاع قبل تسليم الربان البضاعة لأي منهم ، كانت الأفضلية لحامل النسخة التي تحمل أقدم تدوير (المادة 3/205 من القانون البحري) حيث إن ملكية البضاعة تنتقل بمجرد تدوير سند الشحن وتسليمه للمدور اليه ، وقد انتقلت ملكية البضاعة إنتقالاً صحيحاً عند أول تدوير أجراه المرسل اليه لإحدى النسخ فتصبح التدويرات التي يجريها المرسل اليه على النسخ الأخرى لسند الشحن غير ذات أهمية ، أما بعد أن يتم تسليم البضاعة الى حامل إحدى نسخ سند الشحن فلا يفضل عليه حامل نسخة أخرى ولو كانت تحمل تاريخاً سابقاً .

وقد يحدث أن يمتنع المرسل اليه عن تسلم البضاعة من الربان ، فنصت المادة 182 من القانون البحري على هذه الحالة بقولها:«إذا لم يحضر أحد لتسلم البضائع أو إذا رفض تسلمها من كانت مرسلة اليه بعد إنذاره بذلك ، فللربان أن يطلب من السلطة القضائية بيع ما يكفي من البضائع لإداء أجرة السفينة والمصاريف وتقرير إيداع البضائع المتبقية ، وإذا كان محصول البيع غير كاف لإيفاء مبلغ الأجرة بقى للربان حق الإدعاء على الواسقين بالفرق» والواقع إن إمتناع المرسل اليه عن إستلام البضاعة يكون عادة نقطة البداية لقيام دعوى المسئولية على الناقل .

الفصل الثالث

مسئولية الناقل البحري

في السابق كانت مسئولية الناقل البحري تخضع لأحكام القواعد العامة في المسئولية العقدية ، وبسبب الظروف الخاصة التي كانت تمارس فيها الملاحة البحرية ، فقد أعتاد الناقلون على إدراج الشروط التي تعفيهم من المسئولية أو تحديد هذه المسئولية ، مما أدى الى تدخل بعض التشريعات لحماية الشاحنين ، ودفع الدول لعقد معاهدة دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن حيث وقعت معاهدة بروكسل لسندات الشحن في 1924/8/25م ، وقد أخذ المشرع الليبي باحكام هذه المعاهدة في المواد 211 وما بعدها ولا تسري أحكام هذه المواد على سندات الايجار ولا على كافة صور النقل البحري بسندات الشحن ، مما يترك مجالاً لتطبيق القواعد العامة في المسئولية وإعمال شروط الاعفاء من المسئولية .

ولذلك فإنه يمكن تقسيم أحكام المسئولية الى فرعين ، الأول أحكام المسئولية حسب القواعد العامة التي تنطبق أساساً على النقل بسند الايجار ، وكذلك على النقل بسند الشحن الذي يخرج من نطاق تطبيق اتفاقية سندات الشحن ، والفرع الثاني هو أحكام المسئولية التي أوردها القانون البحري الليبي وهي أحكام تتميز بأنها جميعها آمرة ، وإنها تمنع الناقل من أن يضع شروط الاعفاء من المسئولية .

لذلك سنقوم بتفسيم هذا الفصل الى ثلاثة مباحث ، نخصص الأول للقواعد العامة في المسئولية، أما الثاني فالأحكام المسئولية في القانون الليبي ، والثالث لمسئولية الناقل في معاهدة هامبورج لسنة 1978م .

المبحث الأول

أحكام القواعد العامة في مسئولية الناقل

يرتبط الناقل مع الشاحن بعقد نقل ويسأل عقدياً إذا أخل بالتزاماته التي نص عليها العقد ، فمسئوليته عقدية تسري عليها أحكام المسئولية التعاقدية التي ينظم أحكامها القانون المدني ، وقد يسأل تقصيرياً تجاه الغير الذي يلحق به ضرر من جراء قيام الناقل بتنفيذ عقد النفل .

ويعتبر إلتزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة ، وهي نقل البضاعة الى ميناء الوصول وتسليمها الى المرسل اليه سليمة في الميعاد المتفق عليه ، وعليه يكون الناقل مسئولاً عن عدم تحقيق النتيجة ، أي يكون مسئولاً عن هلاك البضاعة او تلفها او التأخير في تسليمها الا إذا أثبت أن السبب يرجع الى القوة القاهرة أو الى خطأ الشاحن أو الى عيب في البضاعة نفسها .

حالات مسئولية الناقل

مما تقدم فإن الناقل يكون مسئولاً عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً أو تلفها أو التأخر في تسليمها بالميعاد المحدد .

1- يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً ، وهو مسئول أيضاً إذا وصلت البضاعة ناقصة في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن ، ولكن مسئولية الناقل عن النقصان أو العجز تخفف في بعض الأحيان بسبب ما جرت عليه العادة من التسامح في النقص الطبيعي الذي يصيب البضاعة أثناء نقلها وأثناء عمليات الشحن والتفريغ ، وهو ما يسمى بعجز الطريق كتبخر جزء من السوائل أو سقوط كمية من الحبوب في البحر .

2- كذلك يكون الناقل مسئولاً عن التلف الذي يصيب البضاعة أثناء النقل

3- ويكون الناقل مسئولاً عن التأخير في تسليم البضاعة في الميعاد

المتفق عليه أو الذي جرت به العادة .

أسباب دفع مسئولية الناقل

بينا أن الناقل يسأل عن الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب قيامه بنقلها ، ولكن الناقل يستطيع أن يدفع هذه المسئولية عنه إذا أثبت أن عدم التنفيذ أو التأخر فيه ناشىء عن سبب أجنبي لا دخل له فيه كقوة قاهرة أو خطأ من الشاحن أو عيب في البضاعة أو خطأ الغير .

1- فالناقل لا يسأل في حالة إثباته أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان بسبب القوة القاهرة ، فكما معروف فإن القوة القاهرة حادث لا يمكن دفعه ولا يكون للناقل دخل في حدوثه ، وهي تجعل تنفيذ التزام الناقل مستحيلاً ، ومثال القوة القاهرة التي تعفى الناقل من المسئولية ، هياج البحر هياجاً غير طبيعي ، العواصف العاتية ، الحرب ، فرض الحصار البحري على ميناء الوصول وغيرها .

2- ولا يسأل الناقل إذا كان الضرر ناشئاً عن خطأ الشاحن ، كعدم ربط البضاعة بشكل جيد أو سوء تغليفها .

3- كما لا يسأل الناقل أيضاً إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشىء عن خطأ الغير أي من شخص أجنبي ، كما لو وقع تصادم مع سفينة أخرى بسبب خطأ ربانها مما أدى الى تضرر البضاعة.

شروط الإعفاء من المسئولية

إن الناقل عادة لا يقبل بتحمل المسئولية عندما يقوم بتنفيذ عقد النقل كما هو مقرر في القواعد العامة ، لذلك فإنه يضع في العقد شروطاً تعفيه من المسئولية أو على الأقل تحديد هذه المسئولية ، وكان يقبل بها الشاحن مذعناً ، ولذلك فقد وضعت معاهدة بروكسل لعام 1924م لمساندة الشاحنين ، وهذه الشروط يمكن تقسيمها الى ما يلي :.

1- الشرط الذي يعفي الناقل من المسئولية عن الخطأ أو الاهمال الذي يقع من الربان أو البحارة أو المرشد ، ويسمى شرط الاهمال.

2- الشروط التي تعفي الناقل من المسئولية في حالات معينة ، كالشروط التي تتعلق ببيان كمية البضاعة أو حالتها ، مثل شرط تجهيل الوزن أو الكمية أو العدد، أو أن بيانات الشحن غير معتمدة ، أو قد تتعلق الشروط ببعض أنواع الهلاك أو التلف ، مثل إشتراط الناقل إعفاؤه من المسئولية عن الكسر أو تسرب السوائل ، أو الهلاك أو التلف الناشىء السرقة أو الحريق أو عيب السفينة الخفي أو غيرها.

3- الشروط التي تحدد مسئولية الناقل بمبلغ معين .

المبحث الثاني

أحكام مسئولية الناقل

تنص المادة 213 من القانون الليبي على مبدأ مسئولية الناقل البحري بالقول «يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك و تلف وأضرار « حيث تتعقد مسئولية الناقل التعاقدية تطبيقاً للقواعد العامة ، نجد أن المشرع أخذ بنظر الأعتبار الأخطار البحرية التي تواجه السفينة عادة فقضى في نفس المادة بإعفاء الناقل البحري من المسئولية في بعض الحالات من جهة وحدد في المادة 214 من القانون البحري مسئولية الناقل بمبلغ معين عند قيامها من جهة أخرى .

ثم تنص المادة 215 من القانون البحري على بطلان أي شرط يوضع في سند الشحن أو أية وثيقة أخرى يتضمن إعفاء الناقل من المسئولية التي يتحملها الناقل بموجب القواعد العامة أو القانون البحري ، ويظهر مما سبق بأن هذه الأحكام ملزمة تتعلق بالنظام العام ولا يجوز الاتفاق على ما يخالفها .

لذلك يمكن أن نقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب ، نبين في المطلب الأول نطاق تطبيق أحكام القانون البحري فيما يتعلق بمسئولية الناقل ، ونبين في الثاني حالات الاعفاء من المسئولية أما المطلب الثالث فنبين فيه التحديد القانوني لمسئولية الناقل البحري .

المطلب الأول

نطاق تطبيق القانون البحري

تنص المادة 211 من القانون البحري على أنه:«لا تطبق أحكام هذا الفرع إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن

البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المكان المقصود ، وهي لا تطبق كذلك على سندات إيجار السفينة ، أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن .

ولا يمكن تطبيق هذه الأحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على الحيوانات الحية».

يتضح من النص أعلاه إن أحكام مسئولية الناقل البحري في القانون الليبي لا تطبق في الأحوال التالية : .

1- النقل بسند الإيجار :

لا تطبق أحكام القانون البحري الا على النقل البحري بسند الشحن دون سندات إيجار السفينة ، ومن ثم يكون للأطراف مطلق الحرية في تدوين ما يشأون من شروط في سندات الإيجار ، وسبب هذه التفرقة هو أن النقل بسند الإيجار يتضمن نوعاً من التكافؤ بين طرفي العقد ، ولذلك فإن شروط إعفاء الناقل من المسئولية تكون صحيحة وفقاً للقواعد العامة ، أما النقل بسند الشحن فإن الأطراف ليسوا على قدم المساواة ، حيث يكون الناقل هو الطرف الأقوى والذي يفرض شروطه على الشاحنين دون أن يستطيعوا مناقشتها ، لذلك أراد المشرع أن يحمي الشاحنين وهم الطرف الضعيف .

على أن المادة 211 وبعد أن أخرجت سندات الإيجار من نطاق أحكامها ، عادت فنصت على ما يأتي:«أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن»، حيث إن إصدار سند الإيجار يمكن أن يعقبه إصدار سند شحن لإثبات شحن البضاعة، وفي هذه الحالة يخضع سند الشحن وحده لأحكام القانون البحري إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو غير المستأجر الموقع على سند الإيجار، وقد تقرر هذا الحكم لصالحِ الغير حامل سند الشحن الذي لم يشترك في إبرام سند الإيجار وكان أجنبياً عنه، فهو جدير بالافادة من أحكام القانون البحري، أما إذا كان حامل سند الشحن عند الوصول هو نفس المستأجر الموقع على سند الإيجار أو ممثله فإن النقل يظل خاضعاً لشروط سند الإيجار، إذ انه العقد الذي يربط الطرفين، وما سند الشحن الا مجرد إيصال بتسلم الربان البضاعة في هذه الحالة.

2- العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ

من نص المادة 211 من القانون البحري السابق ذكرها فإن أحكام القانون البحري تطبق فقط على المرحلة البحرية التي تفصل بين عمليتي الشحن والتفريغ أي أن أحكام القانون البحري لا تطبق على العمليات السابقة على الشحن أو العمليات اللاحقة على التفريغ .

وهذا الحكم يخالف ما أستقر عليه القضاء من أن عقد النقل البحري يشمل العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ بحيث تكون هذه العمليات جميعها كلاً لا يتجزأ تسري عليه شروط سند الشحن ، وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحري [1] .

ولا يعني ذلك أن العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ لا تعتبر جزء من عقد النقل البحري وتعتبر من قبيل النقل البري كما ذهب الى ذلك البعض ، بل أن عقد النقل البحري ظل كما كان واحداً ينتظم العمليات السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ ، وتبعاً يعتبر قيام الناقل بهذه العمليات أمتداداً لعقد النقل البحري ذاته [2] .

وعلى ذلك فإن للأطراف أن يتفقوا بشأن العمليات السابقة أو اللاحقة للرحلة البحرية على ما يشأون من شروط أو إعفاءات أو تحفظات فيما يتعلق بمسئولية الناقل البحري ، وعلى ذلك يستطيع الناقل البحري أن يتمسك بما يرد في سند الشحن من شروط إعفاء من المسئولية بالنسبة للهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ .

ومن ثم على الناقل الذي يتمسك بشرط الإعفاء الوارد في سند الشحن أن يقيم الدليل على أن الضرر لم يقع في أثناء الرحلة البحرية وإنما وقع أثناء العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ ، فالأصل ان الناقل مسئول عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء النقل البحري ولا يجوز له التمسك بالإعفاء الذي يرد في سند الشحن ، فإذا ادعى أنه معفي من المسئولية بمقتضى الشرط الوارد في سند الشحن لأن الضرر لم يقع أثناء الرحلة البحرية فعليه إثبات ذلك .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري 1991م . مرجع سابق . ص 260 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري 1991م . مرجع سابق . ص 261 .

3- البضائع ذات الطبيعة الخاصة

حيث تنص الفقرة 2 من المادة 211 من القانون البحري على عدم تطبيق أحكام القانون البحري فيما يتعلق بمسئولية الناقل البحري على البضائع المشحونة على سطح السفينة ولا على الحيوانات الحية، وذلك لأن البضائع المشحونة على سطح السفينة كالأخشاب وغيرها تتعرض لإخطار متعددة كالبلل بمياه البحر أو الأمطار أو السقوط في البحر. كما أن الحيوانات الحية تتعرض لمخاطر تختلف عن البضائع الأخرى، حيث تحتاج الى عناية خاصة ورعاية ، ولذلك فقد ترك المشرع نقل مثل هذه البضائع يخضع لأحكام القواعد العامة.

4- النقل الأستثنائي

تنص المادة 209 من القانون البحري على أنه:«إذا أقتضت طبيعة البضائع أو شروط نقلها عقد اتفاقيات خاصة عمل بالشروط المتفق عليها والمتعلقة بحقوق الناقل والتزاماته ما دامت غير مخالفة للنظام العام بشرط أن لا يسلم وثيقة شحن قابلة للتداول وان يدرج الاتفاق في سند يتضمن عبارة «غير قابل للتداول» أو ما في حكمها».

ويتضح من هذا النص أنه يجوز للناقل أن يتفق مع الشاحن على أي شروط متعلقة بحقوق الناقل والتزاماته ومسئولياته ، وتكون هذه الشروط صحيحة ما دامت غير مخالفة للنظام العام .

لذلك لا تسري الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل البحري على النقل الأستثنائي الذي يكون كذلك أما بسبب طبيعة البضاعة المشحونة كنقل المواد القيمة كالوحات الفنية أو التحف أو ذات درجة عالية من الخطورة كالمواد السريعة الاشتعال أو المفرقعات أو المواد النووية وأما بسبب الظروف التي يتم فبها النقل كأختراق حصار بحري مفروض على ميناء الوصول ، وفي هذه الحالة يجب أن لا يصدر الناقل سند شحن قابل للتداول ، بل يدرج الاتفاق في سند يتضمن عبارة « غير قابل للتداول».

المطلب الثاني

حالات الاعفاء من المسئولية

القاعدة هي بطلان شروط الاعفاء من المسئولية ، حيث تقضي المادة 215 من القانون البحري بما يلي:«يقع باطلاً كل شرط ادرج في وثيقة شحن او في أية وثيقة للنقل البحري إذا كانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء ذمة الناقل من المسئولية المترتبة عليه قانوناً او نقل عبء الإثبات عمن تعينه القوانين أو مخالفة قواعد الاختصاص .

يعد شرط إبراء أي شرط يترك للناقل منفعة التأمين على البضائع وأي شرط أخر يماثله».

من النص اعلاه نرى أن المشرع قد اعتبر أي شرط يرد في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى ويتم بموجبه إعفاء الناقل من المسئولية يعتبر باطلاً ، والبطلان هنا هو بطلان مطلق ، وهو لا يلحق شروط الإعفاء من المسئولية فقط بل يلحق الشروط التي تهدف الى التخفيف منها عن الحد المقرر قانوناً ، ولا يجوز الاتفاق بصورة غير مباشرة على الإعفاء أو التخفيف من المسئولية أيضاً .

لذلك يعتبر باطلاً كل شرط يقضي بتحديد المسئولية بقدر اقل من الحد القانوني ، وكذلك يعتبر باطلاً كل شرط يهدف الى قلب عبء الإثبات فيما يتعلق بمسئولية الناقل أو التخفيف من التزاماته القانونية ، وكذلك شرط تنازل الشاحن عن حقوقه الناشئة عن التأمين على البضاعة للناقل ، وأي شرط كتجهيل وزن البضاعة أو عددها أو كميتها يعتبر أيضاً باطلاً ، وبشكل عام كل شرط يؤدي الى التحايل او التهرب من أحكام المسئولية للناقل البحري .

ولكن المشرع وأن كان قد أبطل الشروط الاتفاقية لإعفاء الناقل من المسئولية إلا أنه نص على حالات معينة يمكن فيها إعفاء الناقل من المسئولية المترتبة عليه.

حالات إعفاء الناقل من المسئولية

نصت المادة 213 من القانون البحري على الحالات التي يمكن فيها إعفاء الناقل من المسئولية نتيجة لقيامه بعملية النقل ، حيث نصت (يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك و تلف وأضرار ما لم يثبت أن ذلك ناتج عن أحد الأسباب الآتية ...) ويمكن أن نبين هذه الحالات كما يلي : .

1- الأخطاء الملاحية

تنص المادة 213 /1 من القانون البحري في البند الأول على:«عن أخطاء الربان في الملاحة أو الملاحين أو السواقين أو غيرهم من العمال». فالناقل لايكون مسئولاً عن الأخطاء التي تقع من قبل الربان أو الملاحين أو السواقين أو غيرهم من العمال .

وإعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية التي تقع له ما يبرره ، حيث إنه لا يتدخل فعلاً ولا قانوناً في ملاحة السفينة وسيرها ، حيث إن للربان سلطة واسعة في التصرف ، والأخطاء الملاحية هي الأخطاء الفنية التي تقع أما بمناسبة قيادة السفينة وتسييرها وأما بمناسبة عمل يهدف الى المحافظة على سلامة السفينة وصيانتها فنياً ، ومن أمثلة ذلك ، سوء تشغيل محركات السفينة أو إتخاذ الربان قراراً بإقلاع السفينة على الرغم من سوء الأحوال الجوية أو الخطأ من المرشد عند الدخول أو الخروج من الميناء [1] .

أما الأخطاء التجارية فيظل الناقل مسئولاً عنها ، والخطأ التجاري هو ذلك الذي يتعلق بالبضاعة ذاتها كالخطأ في شحنها أو رصها أو حفظها أو تفريغها أو تسليمها .

2-العيوب الخفية في السفينة

تنص المادة 213 /1 من القانون البحري في البند الثاني على:«عن عيوب خفية في السفينة» وكما ذكرنا سابقاً فإن المشرع في المادة 212 من القانون البحري يفترض أن الناقل قد قدم سفينة معدة إعداداً حسناً لتكون

---

(1) جلال وفاء محمدين . مرجع سابق . ص 468 .

صالحة للملاحة ، فإذا قام الناقل بهذا الإلتزام فإنه يعفى من المسئولية عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة والناشىء عن العيوب الخفية في السفينة التي يمكن كشفها ببذل العناية المعقولة ، ويبقى الناقل مسئولاً عن العيوب الظاهرة التي يمكن كشفها ببذل العناية المعقولة ، مثل قدم أجزاء السفينة أو تلف الآتها بسبب سوء الصيانة أو طول الإستعمال ، وعلى الناقل عبء إثبات أنه قام ببذل العناية للتحقق من خلو السفينة من العيوب .

3- الأضراب

تنص المادة 213 / 1 من القانون البحري في البند الثالث على:«عن إضراب أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يعترض مواصلة العمل كلياً أو جزئياً وعن اي سبب يوقف العمل أو يعيقه» فالاضراب أو ما يقابله من إيصاد أبواب العمل كلياً أو جزئياً أو اي سبب يوقف العمل أو يعيقه ، يعتبر سبباً يعفي الناقل من المسئولية ، وفي هذه الحالة يجب على الناقل أن يثبت أن الإضراب هو السبب في حدوث الضرر الذي أصاب البضاعة كما لو كانت البضاعة قابلة للتلف بسرعة وتلفت لعدم تفريغها في الوقت المناسب بسبب إضراب عمال التفريغ في الميناء .

4 . الحادث الطارىء أو القوة القاهرة

تنص المادة 1/213 من القانون البحري في البند الرابع على:«عن حادث طارىء أو قوة قاهرة» فالناقل يعفى من المسئولية إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناشىء عن حادث طارىء أو القوة القاهرة وهي كالحادث الطارىء يجب أن تكون حادثاً يفضي الى إستحالة التنفيذ إستحالة مطلقة [1]. فإذا ظل التنفيذ ممكناً رغم وقوع الحادث فلا يعد من قبيل القوة القاهرة.

ويعتبر من القوة القاهرة ، العواصف الشديدة وهياج البحر هياجاً غير عادي والأمطار الغزيرة والضباب الكثيف ، وهذه الحوادث ليست بذاتها سبباً لإعفاء الناقل من المسئولية ، بل يجب أن تحمل طابعاً أستثنائياً غير عادي

---

(1) المحكمة العليا الليبية طعن رقم 62 / 32 في 30 / 6 / 1986م س 25 العددان الأول والثاني ص 102 .

وغير متوقع بحيث لا يمكن للربان توقعه وتلافيه ، لأن السفينة يجب أن تكون قادرة على القيام بالرحلة البحرية ومواجهة التغيرات الجوية العادية التي يمكن أن تتوقعها أثناء الرحلة البحرية .

وقد نصت معاهدة بروكسل لسنة 1924م بشأن مستندات الشحن على الحريق الذي لم يحدث بفعل الناقل ولا تابعيه ، ومخاطر البحار الاستثنائية وحوداثه والقضاء والقدر وحوادث الحرب وأعمال الأعداء العمومين والإيقاف أو الإكراه الصادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي وقيود الحجر الصحي والاضرابات عن العمل أو الإيقاف أو العوائق العارضة والفتن والاضطرابات الاهلية وكلها من قبيل القوة القاهرة .

5- عيوب البضاعة

تنص المادة 1/213 من القانون البحري في البند الخامس على:«عن عيب خاص في البضاعة أو عيب في حزمها أو تعليمها أو عن نقصان أثناء السفر في الحجم أو الوزن بقدر ما تجيزه العادة في المرافىء المقصودة» فالناقل يعفى من المسئولية بسبب العيب الذي في البضاعة مثل العيب بسبب طبيعة البضاعة كعطب الفواكهة أو مرض الحيوانات .

كما يعفى الناقل من المسئولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب عيب في تغليفها أو حزمها ، كأن يكون سوء التغليف هو سبب الضرر الذي أصاب البضاعة مما أدى الى تعرضها للتغيرات الجوية أثناء الرحلة .

كما يعفى الناقل بسبب نقص أو عجز الطريق أي النقص الذي يصيب البضاعة في الحجم أو الوزن بسبب طبيعتها الخاصة مثل الحبوب والسوائل ، ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة البحرية ومدى التغييرات الجوية التي حدثت اثناء الرحلة .

6- أعمال المساعدة والإنقاذ

تنص المادة 1/213 من القانون البحري على:«عن القيام بمساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي الى ذلك أو إذا حدث أن حادت السفينة وهي تقوم بهذا العمل» ويعفى الناقل من المسئولية عن الضرر الذي يصيب

البضاعة والناشىء عن أعمال المساعدة والإنقاذ أو عن أي محاولة ترمي الى ذلك أو عن إنحراف السفينة في السير وهي تحاول القيام بذلك ، حيث إن تقديم المساعدة والإسعاف البحريين هو إلتزام قانوني على عاتق الناقل.

مدى الإعفاء

تنص المادة 2/213 من القانون البحري على أن للشاحن في هذه الأحوال أن يثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن فعل الناقل أو تابعيه إذا لم يستفد هؤلاء من البند الأول من هذه المادة .

يتضح من هذا النص أنه إذا توافرت حالة من الحالات السابقة الذكر التي تعفي الناقل من المسئولية، وأقام الناقل الدليل على أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشىء عن هذه الحالة فإنه لا يتحمل أية مسئولية ، ولكن يجوز للشاحن أن يثبت أن الضرر إنما يرحع الى خطأ الناقل أو خطأ تابعيه البريين الذين لا تشملهم الفقرة الأولى البند الأول من المادة 213 من القانون البحري ، وإذا إستطاع الشاحن إثبات ذلك تعود مسئولية الناقل للظهور مرة أخرى .

المسئولية عن التصريحات الكاذبة

نصت المادة 216 من القانون البحري على أنه:«إذا أعطى الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره فلا يتعرض الناقل لأية مسئولية من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بهذه البضاعة»

من النص اعلاه إذا صدرت تصريحات كاذبة أي الإدلاء بمعلومات كاذبة من الشاحن فيما يتعلق بقيمة البضاعة المشحونة ، فإن الناقل لا يسأل عن أي ضرر أو أية خسائر تصيب البضاعة أثناء النقل .

المطلب الثالث

التحديد القانوني لمسئولية الناقل

كما ذكرنا سابقاً فإن القانون البحري في المادة 215 نص على بطلان كل شرط يدرج في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى للنقل البحري إذا كان القصد من هذا الشرط إعفاء الناقل من المسئولية المترتبة عليه عن الأضرار التي تصيب البضاعة ، ولكن نجد أن القانون قد وضع حداً لمسئولية الناقل لا يمكن بحال من الأحوال تجاوزه .

لذلك فقد نصت المادة 1/214 من القانون البحري على ما يلي:«لا تتعدى مسئولية الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع عن كل طرد أو وحدة مبلغ مائة جنيه ليبي أو أي مبلغ أخر يحدد بلائحة تصدر بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل الشحن».

ومن ذلك يلاحظ ان المبلغ الذي يحدده القانون هو حد أقصى لمسئولية الناقل البحري ، وعلى هذا إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أكثر من مائة جنيه ، فلا يحصل الشاحن إلا على مائة جنيه فقط ، أما إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أقل من مائة جنيه فلا يحصل الشاحن إلا على المبلغ المقدر للضرر الحاصل للطرد .

وكلمة طرد الواردة في المادة أعلاه لا تثير أي لبس او غموض ، حيث يفترض أن تكون البضاعة قد شحنت بعد تغليفها على شكل أكياس أو صناديق أو براميل ، أما الوحدة فيقصد بها وحدة الوزن أو القاس أو الكيل أو الحجم والتي تتخذ أساساً لتحديد أجرة النقل سواء كانت طناً مترياً أو كيلو غراماً أو طناً حجمياً ، وهي خاصة بالبضاعة التي تشحن فرطاً كالحبوب والفحم والبترول وغيرها ، والمبلغ الذي ورد في المادة 214 من القانون البحري يقابل المبلغ الذي وضعته معاهدة سندات الشحن لسنة 1924م والذي حددته بمبلغ مائة جنيه أنجليزي بالقيمة الذهبية أو ما يعادلها بالعملة الوطنية (المادة 5/4

والمادة 9 من المعاهدة) وقصدت المعاهدة من هذا الحكم حماية الشاحن من التقلبات التي تطرأ على قيمة النقود الورقية ، ولذلك نصت الفقرة الأخيرة من المادة 214 على أنه:«يمكن إعادة النظر بالمبلغ بلائحة تصدر بعد نشر هذا القانون».

ولكن هناك حالات لا ينطبق فيها الحد الاقصى، استقر الفقه والقضاء عليها حيث لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد المسئولية، وهذه الحالات هي:

1- حالة الاتفاق على تشديد مسئولية الناقل البحري ، فيجوز الاتفاق مثلاً على زيادة الحد الاقصى للمبلغ الذي يقابل التعويض عن الوحدة أو الطرد أي أكثر من مائة جنيه ، كذلك يجوز الاتفاق على تعويض الضرر بكامله أيا كانت قيمته ، ويستدل على هذا الاتفاق بالسماح للشاحن بأن يبين في سند الشحن قيمة البضاعة ، ولكن يجوز للناقل إثبات القيمة الحقيقية للبضاعة إذا كان الشاحن قد بالغ في قيمتها .

وبالرجوع الى المادة 214 / 1و2 نجد أنها تقول « ما لم يصرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة وقيمتها قبل شحنها . ويدرج هذا التصريح في وثيقة الشحن ويحتج به تجاه الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه « ، فإذا كان الناقل يشك في صحة التصريح الذي قدمه الشاحن ، فله أن يدرج في سند الشحن تحفظات معللة ، ويترتب على هذه التحفظات نقل عبء الإثبات ، فيصبح على عاتق الشاحن أو المرسل اليه إثبات القيمة الحقيقة للبضاعة (المادة 3/214 من القانون البحري).

وقد نصت المادة4/214 من القانون البحري على بطلان كل شرط يحدد مسئولية الناقل بمبلغ أقل من المبلغ الذي نصت عليه ، أما الشروط التي تحدد مسئولية الناقل بمبلغ أعلى فإنها تكون صحيحة .

2- حالة حدوث غش من الناقل شخصياً، فلا يسري التحديد التي جاءت به المادة 214 من القانون البحري ويكون مسئولاً عن تعويض الضرر بكامله ، ويذهب الفقه الراجح الى أن تحديد المسئولية يسري في حالة صدور الغش من تابعي الناقل ، كأن تسرق البضاعة أو يتم إستبدالها بنوعية أقل

بفعل عمال الناقل. فالغش الذي يعطل القواعد الخاصة بتحديد المسئولية هو الغش الصادر من الناقل بصفة شخصية ، أما الغش الصادر من تابعيه فيمكن تحديد المسئولية عنه والإلتزام بالحد الاقصى المنصوص عليه قانوناً [1].

(1) محمد جلال محمدين . مرجع سابق . ص 471 .

المبحث الثالث

مسئولية الناقل في معاهدة هامبورج

انعقد في الفترة من 6 ـ 1978/3/31م مؤتمر للأمم المتحدة في مدينة هامبورج بالمانيا الأتحادية ، حيث تم إقرار معاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في 1978/3/31م وسميت بمعاهدة هامبورج .

وقد جاءت هذه المعاهدة لتحل محل معاهدة بروكسل الخاصة بستندات الشحن الصادرة سنة 1924 والبروتوكولات الملحقة بها .

وتستهدف معاهدة هامبورج إقامة نظام قانوني موحد للنقل البحري يحكم حقوق كل من الشاحنين والناقلين والمرسل اليهم ، الأطراف في عقد النقل البحري للبضائع ، وهي تهتم بصفة جوهرية بحالات مسئولية الناقل سواء عن هلاك البضائع أو تلفها أو عند التأخير في تسليمها [1] .

ويشترط لدخول المعاهدة حيز التنفيذ أن تصدق عليها عشرين دولة على الأقل ، وقد صدقت عليها الدولة العشرين وهي زامبيا في 1991/10/7م وعلى ذلك يبدأ نفاذ المعاهدة في 1992/11/1م وهو أول الشهر التالي لإنقضاء سنة على تصديق الدولة العشرين [2] (المادة 30 من المعاهدة) .

وقد جاءت معاهدة هامبورج لتتخذ موقفاً وسطاً بين الاتجاهين الرئيسيين في هذا الصدد ، تأسيس المسئولية التعاقدية على الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة ـ وهو إتجاه التشريعات اللاتينية ـ وتأسيس المسئولية التقصيرية على الإخلال بالتزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ في بعض الفروض دون بعضها الآخر ـ وهو إتجاه القوانيين الانكلوسكسونية ـ وذلك بأن جعلت مسئولية الناقل البحري للبضائع مسئولية تعاقدية تقوم على أساس

---

(1) محمد بهجت عبد الله قايد ـ مسئولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج ـ دار النهضة العربية ـ 1992م ـ ص 7 .

(2) محمود سمير الشرقاوي ـ العقود البحرية ـ دار النهضة العربية ـ 1991م ـ ص 99 .

الخطأ المفترض في حق الناقل البحري [1] .

ويترتب على ذلك أنه لا يلزم المضرور إقامة الدليل على إرتكاب الناقل أو تابعيه خطأ ما أدى الى إحداث الضرر ، فالخطأ مفترض من جانب الناقل ، ولكن يستطيع الناقل دفع المسئولية عن طريق إثبات أنه هو أو تابعيه أو وكلائه قد أتخذوا كافة التدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث ونتائجه ، ولذلك فإن إلتزام الناقل بموجب معاهدة هامبروج هو إلتزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة .

ومن الجدير بالذكر أن قرينة الخطأ التي تقوم عليها مسئولية الناقل البحري في قواعد هامبورج لم يكن لها وجود في ظل معاهدة بروكسل للنقل البحري بسندات الشحن ، فهذه الأخيرة (المادة 3) كانت تؤسس مسئولية الناقل على أساس يصعب تحديده بدقة ، هل هو قرينة أفتراض المسئولية أم على أفتراض الخطأ [2] .

ولذلك فإن افتراض الخطأ من جانب الناقل وإلغاء حالات الإعفاء التي كلنت موجودة في معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 يكفي للقول بأن معاهدة هامبورج قد شددت فعلاً من مسئولية الناقل لصالح الشاحنين [3] .

نطاق مسئولية الناقل

نصت المادة 4 / 1 من المعاهدة على أن مسئولية الناقل عن البضلئع تشمل المدة التي تكون فيها تلك البضائع في عهدته في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التقريغ .

ونصت الفقرة الثانية على انه لإغراض الفقرة الأولى من هذه المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل :

أ ـ اعتباراً من الوقت الذي يتلقى البضائع من :

---

(1) هاني دويدار ـ مرجع سابق ـ ص 282 .

(2) محمد بهجت عبد الله قايد ـ مرجع سابق ـ ص 41 .

(3) الربان الدكتور ـ محمد عبد الفتاح ترك ـ مرجع سابق ـ ص 346 .

1- الشاحن أو شخص ينوب عنه أو

2- سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن .

ب . وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك :

1- بتسليمها إلى المرسل اليه ، أو

2- بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل اليه البضائع من الناقل ، أو

3- بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له .

ونصت الفقرة الثالثة من المادة نفسها على انه يقصد بالناقل أو المرسل اليه بالفقرتين السابقتين أيضاً تابعي و وكلاء كل منهما .

الاستثناءات من المسئولية

طبقاً لنص المادة 1/5 من معاهدة هامبورج يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضاعة ، سواء أكان الهلاك كلياً أو جزئياً أو تلفها أو التأخر في تسليمها ، وهذه هي الحالات التي يكون فيها الناقل مسئولاً ، ولكن المعاهدة أوردت استثناءات على تلك المسئولية وهي كما يلي : .

1- الحريق

ويقصد بالحريق إندلاع اللهب، أما إذا أقتصر على مجرد تصاعد الدخان أو تفحم البضاعة فلا يعتبر ذلك حريقاً [1]. حيث يقع على عاتق المضرر، إثبات خطأ أو إهمال الناقل الذي أدى الى نشوب الحريق، أو خطأ أو إهمال الناقل في إتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها في حالة حصوله (المادة 4/5 من المعاهدة)، لذلك فإن

(1) علي جمال الدين عوض . مرجع سابق . ص 638 .

الفقرة الرابعة تتضمن إعفاءاً ضمنياً من المسئولية[1]، ومن ثم فإن مسئولية الناقل في حالة الحريق تقوم على الخطأ واجب الإثبات وليس على الخطأ المفترض.

2- حالة الإنقاذ

فيما عدا الخسارة المشتركة ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناشىء عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر (المادة 6/4 من المعاهدة) ، فهو لا يسأل عن التدابير التي يتخذها لإنقاذ الأرواح في البحر ، أما إنقاذ الأموال في البحر فيلزم أن تكون التدابير معقولة .

وغالباً ما يحصل إنحراف السفينة عن خط سيرها لإجراء الإنقاذ ، وهذا الإنحراف لا يعتبر سبباً للإعفاء من المسئولية إلا أثبت الناقل أنه هو ووكلاؤه وتابعوه قد إتخذوا التدابير المعقولة لمنع الحادث الذي ادى الى الإنحراف [2] .

3- نقل الحيوانات الحية

نصت المعاهدة في المادة 5 / 5 على إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك هذه الحيوانات أو إصابتها بجراح أو بمرض ، حيث جاء فيها :«في حالة نقل الحيوانات الحية لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ، ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة اعطيت له من جانب الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وان الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة الى هذه المخاطر ، يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه».

(1) محمد بهجت عبد الله قايد . مرجع سابق . ص 86 .
(2) علي جمال الدين عوض . مرجع سابق . ص 639 .

بطلان شروط الإعفاء من المسئولية

نصت معاهدة على بطلان شروط الإعفاء من المسئولية ، إذ تنص المادة 1/23 على أن:«كل شرط يرد في عقد النقل البحري او في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه المعاهدة و يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها ، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها وأي شرط يتضمن التنازل على الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل أو أي شرط مماثل يعتبر باطلاً ولاغياً».

وقد أضافت الفقرة الثالثة من نفس المادة أنه:«متى أصدر سند شحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، تعين تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه المعاهدة التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل اليه».

ولكن الفقرة الثانية من نفس المادة تجيز الشروط التي يقبل الناقل بمقتضاها زيادة التزاماته وتشديد مسئوليته ، وتعتبر هذه الشروط صحيحة وموافقة للمعاهدة .

تحديد مسئولية الناقل

حددت المادة السادسة من معاهدة هامبورج مسئولية الناقل على أساس الأخذ بحق السحب الخاص وهو العملة المعتمدة في الوفاء بالمعاملات الدولية في الوقت الحاضر ، ويسري تحديد المسئولية في أي دعوى تقام على الناقل سواء كانت على أساس المسئولية العقدية أو على أساس المسئولية التقصيرية.

وفي حالة هلاك البضائع أو تلفها تحدد مسئولية الناقل بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 5 ،2 وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر (المادة 6 /1 أ من المعاهدة).

ويقصد بالوحدة الحسابية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي ، وتحول مبالغ التحديد الى العملة الوطنية للدول تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف (المادة 1/26 من المعاهدة).

أما في حالة التأخير في التسليم فتحدد مسئولية الناقل بما يعادل مثلي ونصف مثل اجرة النقل المستحقة للدفع عن البضائع المتأخرة على أن لا يتجاوز مجموع هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة للدفع بموجب عقد النقل (المادة 6 /1 ب من المعاهدة) كما لا يجوز أن يتجاوز مجموع مسئولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها من جهة وعن التأخير من جهة أخرى الحد الأقصى للتعويض في حالة الهلاك الكلي للبضائع (المادة 1/6 ج من المعاهدة) .

وفي حالة إستخدام حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع وذكر في السند عدد الطرود أو وحدات الشحن التي تشملها الحاويات ، فإنها تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة ، أما إذا لم يذكر في السند عدد الطرود أو الوحدات أعتبرت الحاوية بما فيها وحدة شحن واحدة (المادة6 / 2 أ من المعاهدة) وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت ، أعتبرت وحدة شحن مستقلة (المادة 6 / 2 ب من المعاهدة) .

وقد نصت المادة 8 / 1 على سقوط حق الناقل في تحديد المسئولية ، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير ارتكبه الناقل بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو إرتكبه عن إستهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير .

التقادم

نصت المادة 20 من المعاهدة على أحكام التقادم ، فقد جاء فيها :

1- تسقط بالتقادم كل دعوى تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه المعاهدة إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين .

2- تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها ، أو . في حالة عدم التسليم . من أخر يوم كان يتعين أن يتم فيه التسليم .

3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة .

4- يجوز في أي وقت أثناء سريان مدة التقادم إطالة مدة التقادم وذلك باعلان كتابي يوجه من المدعي عليه الى المدعي ، كما تجيز الفقرن تكرار طلب إطالة مدة التقادم .

5- ويمكن للشخص الذي تحمل المسئولية أن يقيم دعوى الرجوع حتى وان أنقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة ، إذا اقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الاجراءات ، بشرط الا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو من اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه .

هذه هي الأحكام التي وردت في معاهدة هامبورج لسنة 1978م بصدد تقادم دعاوى مسئولية الناقل ، وواضح أنها لا تمثل مجتمعة نظاماً قانونياً كاملاً في هذا المجال ، وذلك أن الأصل فيها أنها جاءت على مقتضيات حالة نقل البضائع بالبحر بالذات خروجاً على ما يقابلها في التشريعات الوطنية ، وهذا أمر يعني في النهاية ان التشريعات الوطنية في مجالنا هذا تظل هي الأصل ، اللهم الا فيما وجد بشأنه من نص صريح في تلك المعاهدة [1] .

(1) سعيد يحيى . مسئولية الناقل البحري . منشأة المعارف . الإسكندرية . 1986م . ص 75

الفصل الرابع

دعوى المسئولية على الناقل

سنقوم بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نوضح في الأول التحفظات التي يجب أن توجه الى الناقل، أما المبحث الثاني فنخصصه لتقادم دعوى المسئولية.

المبحث الأول

التحفظات التي توجه للناقل

أوجبت المادة 218 من القانون البحري على الشاحن أو المرسل اليه ضرورة عمل الأخطار، حيث نصت على أنه:«إذا هلكت البضائع أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل او وكيله تحفظاً كتابياً في مرفا التفريغ وفي وقت التسلم على أبعد حد، والا افترض أنه تسلمها ما هي مبينة في وثيقة الشحن.

أما إذا كان الهلاك أو الضرر غير ظاهر كان إبلاغ هذه التحفظات قانونياً إذا جرى خلال ثلاثة أيام بعد التسليم، ولا تدخل أيام العطلة في عداد هذه المهلة.

ويحق دائماً للناقل أن يطلب كشف وجاهياً عن حالة البضائع لدى تسلمه».

من نص المادة نجد إن المشرع رأى حماية الناقل في حالة تسلم البضاعة من قبل المرسل اليه ، فأوجب عليه عمل التحفظات الضرورية لتثبيت حالة البضاعة ، حتى يمكن التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب وفي مواعيد قصيرة أبتدءاً من التسليم ، حتى لا تطول المدة ، وبالتالي يتعذر على الناقل الدفاع عن حقوقه وإثبات قيامه بتنفيذ التزاماته وتسليم البضاعة في حالة جيدة ، فإذا طالت المدة يصعب عند ذلك تحديد الوقت الذي وقع فيه الضرر ، ومن المحتمل أن يكون الضرر قد وقع بعد تسلم البضاعة ولأسباب لا يسأل عنها الناقل .

كما نجد أن نص المادة قد فرق بين الهلاك أو الضرر الظاهر وبين الهلاك او الضرر غير الظاهر ، فإذا كان الهلاك او الضرر ظاهراً ، كما لو كان عدد الطرود ناقصاً أو الاكياس ممزقة ، وجب على المرسل اليه أن يوجه الى الناقل أو وكيله تحفظاً كتابياً في ميناء التفريغ وفي وقت التسلم على أبعد حد ، أما إذا كلن الهلاك أو الضرر غير ظاهر فيجب إبلاغ هذه التحفظات الى الناقل خلال ثلاثة أيام بعد التسليم ، ولا تدخل أيام العطلة في حساب هذه المهلة .

ويجب أن تكون التحفظات كتابية ، ولا يخضع التحفظ الكتابي لأي شكل خاص ، فيمكن أن يذكر في سند الشحن أو على الإيصال الذي يسلمه المرسل اليه للناقل وقت نسلم البضاعة ، ولكن يجب أن يكون مسبباً ومحدداً لنوع الضرر ، ويوجه التحفظ الى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ .

ومن الطبيعي أن التحفظات توجه في حالة الهلاك الجزئي ، أما في حالة الهلاك الكلي فلا يوجد تسليم للبضاعة أساساً ، وبالتالي لا يوجد عمل للتحفظات في هذه الحالة ، وكذلك توجه التحفظات في حالة الضرر نتيجة التأخير في تسليم البضاعة .

وعدم توجيه التحفظات الكتابية في الميعاد المحدد لا يترتب عليه سقوط دعوى المسئولية أو عدم قبولها . بل تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل على انه سلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن ، وهذه القرينة القانونية البسيطة يمكن للمرسل اليه أن يثبت عكسها بكافة وسائل الإثبات ، كأن يثبت أن الهلاك أو التلف حدث أثناء عملية النقل .

ويحق للناقل دائماً أن يطلب إثبات حالة البضاعة بحضور المرسل اليه وقت تسليم البضاعة (المادة 218 /3 من القانون البحري) وإذا حصل ذلك فلا محل لتوجيه أي تحفظ ، وكل ما يجب على المرسل اليه هو رفع الدعوى خلال سنة من التسليم.

والمقصود بالتسليم الوارد في المادة 218 من القانون البحري هو التسليم الفعلي للمرسل اليه، لأن به يستطيع المرسل اليه الكشف على البضاعة وفحصها والتحقق من حالتها، ومن هذا التسليم يبدأ الميعاد القانوني لتوجيه التحفظات.

المبحث الثاني

تقادم دعوى المسئولية

جعل المشرع لدعوى المسئولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة ، وكذلك جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو عقد إيجار السفينة تقادماً قصيراً مدته سنة واحدة ، وذلك بقصد الاسراع في تسوية ما ينشأ عن هذا العقد من منازعات ، فنجد أن المادة 219 من القانون البحري نصت على أنه:«في جميع الأحوال يسقط بالتقادم حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب الهلاك أو التلف بمضي سنة بعد تسليم البضاعة ، وإذا لم يتم التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه».

وأضافت المادة 220 من القانون البحري أنه:«مع مرعاة أحكام المادة السابقة يسقط بالتقادم حق كل دعوى مترتبة على عقد إيجار السفينة أو عقد النقل بمضي سنة من نهاية السفرة».

والتقادم السنوي يبدأ سريانه من يوم تسليم البضاعة الى المرسل اليه تسليماً فعلياً ، إذا كان هناك تسليم ، أما في الحالات التي لا يكون فيها تسليم ، كما لو أن البضاعة قد هلكت هلاكاً كلياً أو إذا أمتنع المرسل اليه عن الاستلام ، فإن التقادم يبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة ، أي منذ وصولها الى ميناء التفريغ أو اليوم الذي كان ينبغي أن تصل فيه.

الفصل الخامس

إنقضاء عقد النقل البحري

ينقضي عقد النقل البحري بتنفيذه أي بنقل البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء التفريغ في المعياد المحدد وقيام الشاحن أو المرسل اليه بدفع الأجرة المتفق عليها .

ولكن عقد النقل أو عقد إيجار السفينة قد ينقضي قبل أن يتم تنفيذه بسبب القوة القاهرة أو بسبب عدم قيام أحد المتعاقدين بتنفيذ التزاماته الناشئة من العقد .

انقضاء العقد بسبب القوة القاهرة

يترتب على القوة القاهرة أما تأخير تنفيذ العقد وأما استحالة التنفيذ .

أ . فإذا نشأ عن القوة القاهرة تأخير تنفيذ العقد ، كما لو هبت عواصف قوية عاقت السفينة مؤقتاً عن السفر ، ظل العقد نافذاً دون زيادة في الأجرة أو تعويض عن التأخير ، على أن العقد ينفسخ بقوة القانون إذا كان التأخير يؤدي الى فسخ الصفقة التجارية التي أبرم العقد من أجلها (المادة 3/195 من القانون البحري).

ب . أما إذا ترتب على القوة القاهرة إستحالة تنفيذ العقد ، كحظر تصدير البضاعة او فرض حصار بحري على ميناء الوصول ، فإن العقد ينفسخ بقوة القانون بلا تعويض لأحد الطرفين على الآخر (المادة 1/195 من

القانون البحري). وإذا طرأت القوة القاهرة قبل سفر السفينة وبعد البدء في تنفيذ العقد ، فيتقرر الفسخ لقاء تعويض عند الاقتضاء (المادة 195 / 2 من القانون البحري).

عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزاماته

إذا لم يقم الشاحن بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد ، جاز للناقل طلب فسخ العقد والتعويض وفقاً للقواعد العامة .

وتطبيقاً لذلك إذا لم يأت الشاحن بالبضاعة المتفق عليها ، جاز للناقل أن يطلب فسخ العقد مع التزام الشاحن بدفع الأجرة كاملة ، غير أنه إذا شحن الناقل بضاعة أخرى بدلاً من بضاعة الشاحن ، كان للشاحن ثلاثة أرباع أجرة البضاعة المشحونة (المادة 183 من القانون البحري) .

عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته

إذا لم يقم الناقل بتنقيذ التزاماته الناشئة عن العقد ، بأن لم يضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان أو المكان المتفق عليهما ، جاز للشاحن أن يطلب فسخ العقد ، وله أيضاً أن يطلب تعويضاً عما لحقه من ضرر بسبب عدم التنفيذ تطبيقاً للقواعد العامة .

وقد ينص في العقد على أعتباره مفسوخاً من تلقاء نفسه إذا لم تبحر السفينة في تاريخ معين أو إذا أعلنت الحرب من دولة معينة .

وقد يحتفظ الناقل لنفسه أحياناً بالحق بفسخ العفد دون تعويض إذا لم تستوف السفينة حمولتها من البضائع في زمن معين ، فهو يقبل البضاعة من الشاحن ويشترط عليه إذا لم يجد بضاعة تكمل حمولة السفينة ، فإن له الحق في فسخ العقد ، وهذا ما يسمى بالشحن بطريق اللمٌ [1] .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 295 .

الفصل السادس

البيـوع البحريـة

إن التقدم العلمي الحاصل في وسائل الأتصال والمواصلات بين دول العالم قد ساهم بشكل كبير في تقريب المسافات بين الناس في مختلف دول العالم لم يكن معروفاً من قبل وهذا أدى الى إبرام عقود بيع بين أشخاص تفصلهم مسافات كبيرة ، حيث لم يكن متوافراً ذلك من قبل ، لذلك ظهرت البيوع البحرية منذ ما يقارب القرن من الزمان في مجموعات أغلب دول أوربا الغربية ، ثم إزدادت أهميتها على مر السنين وشاع إستعمالها في مختلف أنحاء العالم .

والبيوع البحرية التي تقع على بضائع يتم نقلها عبر البحر ، وهي في حقيقة أمرها عقود تجارية تعقد ما بين بائع ومشتري ولا ترتبط بالبحر الا على أساس ارتباطها بعقد النقل البحري، إذ يدخل في الاتفاق بين البائع والمشتري بنود تتعلق بنقل البضاعة المبيعة بحراً، الا أنه ليس معنى ذلك ان الناقل يدخل طرفاً في عقد البيع ، بل أن مهمته دائماً هي النقل البحري[1].

ولأن هذه البيوع تتم بين طرفين يفصل بينهما البحر، وهما البائع والمشتري ، لذلك غالباً ما يتم تسديد ثمن البضاعة عن طريق المصارف، وذلك بفتح اعتماد مستندي يقوم بموجبه المصرف بتسديد ثمن البضاعة للبائع في مقابل إستلام المستندات المتفق عليها بين البائع والمشتري والتي

(1) علي البارودي . القانون البحري، 1988م . مرجع سابق . ص 291 .

تمثل البضاعة المنقولة ، ويرتهن المصرف هذه المستندات لديه حتى يتم إستيفاء ما دفعه من المشتري .

ولم ينظم القانون البحري الليبي لسنة 1953م أحكام البيوع البحرية ، رغم الأهمية الكبيرة لهذه البيوع في مجال التجارة البحرية الدولية ، وقد قامت قسم من التشريعات العربية بتنظيم أحكامها كقانون التجارة العراقي والقانون البحري التونسي .

وتجد البيوع البحرية أحكامها في العرف البحري أساساً ، ولا توجد على الصعيد الدولي معاهدات دولية تنظم تلك البيوع ، الا أن جمعية القانون الدولي وضعت قواعد موحدة لنوع من هذه البيوع وهو البيع سيف C . I . F فيما يعرف بقواعد وارسو - اكسفورد [1]. ويلاحظ انه ليس لهذه القواعد صفة الإلزام ، ومع ذلك كثيراً ما يلجأ اليها الطرفان ، كذلك يمكن للطرفين الأستناد الى أحكام نظم التجارة الدولية بصدد البيوع البحرية ، وهي الأحكام الصادرة عن غرفة التجارة الدولية [2] .

ويمكن تقسيم هذه البيوع الى نوعين ، الأول وهي بيوع القيام وهو الأهم والأكثر شيوعاً في العمل ، وهذه البيوع هي بيع السيف C.I.F وبيع الفوب F.O.B والبيع فاس F.A.S أما النوع الثاني فهي بيوع الوصول وهي أقل أهمية ويمكن تقسيمها الى البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة .

ولذلك سنقوم بتقسيم هذا القصل الى مبحثين ، نبين في الأول البيوع عند القيام أما الثاني فنخصصه للبيوع عند الوصول .

---

(1) وقد أصدرت الجمعية هذه القواعد في مؤتمر وارسو عام 1928م وتم تعديلها في مؤتمر اكسفورد عام 1932م .

(2) هاني دويدار - مرجع سابق - ص 302 .

المبحث الأول

بيـوع القـيام

البيوع البحرية عند القيام هي تلك البيوع التي يتفق فيها على أن تسليم البضاعة المبيعة يكون في ميناء القيام ، ويترتب على ذلك أن ملكية البضاعة تنتقل من البائع الى المشتري قبل نقل البضاعة لأنه يتم تعيينها في ميناء القيام ، ويؤدي التسليم في ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضاعة أثناء النقل على عاتق المشتري [1] .

وتوجد عدة أنواع من بيوع القيام ، أهمها البيع سيف والبيع فوب ، لذلك سنخصص المطلب الأول للبيع سيف ونخصص المطلب الثاني للبيع فوب.

المطلب الأول

البيع سيف C.I.F

تعريف ونشأة البيع سيف

إن البيع سيف هو البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر سفينة يختارها البائع في ميناء القيام . وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ اجمالي يشمل قيمة البضاعة ومقابل التأمين وأجرة النقل ، وبتلك العناصر الثلاثة يتحدد أسم هذا البيع إذ يمثل مصطلح C.I.F اختصار للكلمات الأنجليزية الثلاثة Cost وتعني الثمن و Insurance وتعني التأمين و Freight وتعني أجرة النقل.

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 292 .

وقد ظهر البيع سيف في الربع الأخير من القرن التاسع عشر ، وأنتشر بعد ذلك بحيث أصبح أكثر البيوع البحرية إستخداماً في العمل ، وقبل عام 1870 لم يكن هذا النوع معروفاً في أوربا . ويقول البعض إن الخصائص الأولى للبيع سيف ظهرت في بلجيكا حوالي منتصف القرن التاسع عشر في شكل بيع أختفى في أيامنا هذه ، هو البيع تحت الشراع وإن كل ما أمكن معرفته عن البيع تحت الشراع هو أن مخاطر النقل البحري تكون على عاتق المشتري ، وإنه يتعين على البائع أن ينقل الى المشتري سند الشحن ووثيقة التأمين [1] .

ويعود السبب في شيوعه الى ما يقدمه من مزايا لكل من البائع والمشتري على حد سواء ، فالبائع لا يتحمل خطر هلاك البضاعة أو تلفها أبتداءً من وقت شحنها ، ومن ثم يستحق الثمن أياً كان مصير البضاعة ، أما المشتري فإنه يعفى من عبء القيام بالشحن والتأمين ، حيث إنه عادة لا يكون موجوداً في ميناء القيام ، كما أنه يصبح مالكاً للبضاعة من وقت الشحن ، مما يسمح له بالتصرف فيها والاستفادة من تغيرات الاسعار ، ولا خوف من تحمل مخاطر الطريق ، حيث إن البضاعة مغطاة بالتأمين ولما كان البيع سيف يبرم بين بلدين مختلفين وتجار مختلفي الجنسية ، فقد ظهرت الحاجة الى وضع قواعد اتفاقية لبيع سيف على المستوى الدولي ، فعقدت جمعية القانون الدولي مؤتمراً في وارسو سنة 1928م تم فيه وضع قواعد خاصة ببيع سيف وقد عدلت هذه القواعد بعد ذلك في مؤتمر اكسفورد سنة 1932م، ولهذا يطلق عليها قواعد وارسو ـ اكسفورد، وهي قواعد اتفاقية لا تطبق الا إذا أتفق الطرفان على الأخذ بها صراحة في عقد البيع .

القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية

لتفادي ما قد ينشأ من صعوبات نتيجة إختلاف العرف من بلد الى بلد ، ومن أجل تحقيق الاستقرار في المعاملات التجارية وتجنب المشاكل التي قد تثور حول تفسير نصوص وبنود عقود البيوع البحرية ، حاولت غرفة

---

(1) أحمد حسني ـ البيوع البحرية ـ منشورات منشأة المعارف ـ الإسكندرية ـ 1983م، ص 115.

التجارة الدولية من جانبها أن تضع لرجال الأعمال بشيء من الاختصار تعاريف للمصطلحات التي ترد في عقود البيع المستعملة في التجارة الدولية مثل C&F . F.A.S . F.O.B، C.I.F وغيرها ، ومن أجل ذلك وضعت الغرفة « القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية والتي يطلق عليها اصطلاحاً انكوترمز «Incoterms» وقد بدأت بوضع «انكوترمز 1936م» وبعد مراجعتها وضع بدلاً عنها «انكوترمز 1953م» [1] والتي استبدلت بعد مراجعتها ووضعت «انكوترمز 1980م» وهذه المراجعة بهدف مسايرة هذه القواعد الدولية لما أستجد في التجارة الدولية ، خاصة بعد أن ظهر نوع جديد من النقل هو «النقل متعدد الوسائط» والذي وقعت بشأنه في 1980/5/24م معاهدة خاصة أطلق عليها «معاهدة الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع».

وتستمد قواعد الانكوتيرمز قوتها من إرادة أطراف العقد ، إذا ما تم إدخالها في العقد ، كما يتعين على أطراف العقد الافصاح صراحة عن رغبتهم في انطباق هذه القواعد على العقد المبرم بينهم [2] .

وعلى هذا فإن «انكوترمز 1980م» لا تعتبر تنظيماً دولياً للبيع سيف أو غيره من البيوع البحرية ، وإنما هي مجرد قواعد يمكن الإحالة اليها ، وهي تستمد قوتها من إرادة طرفي العقد إذا ضمناها عقدهما ، وفضلاً عن ذلك فقد اقتصرت على مجرد تحديد التزامات كل من البائع والمشتري وهذا وحده لا يكفي لإعتبارها بمثابة تنظيم طالما يوجد مجال لتطبيق قواعد البيع سيف التي جرى عليها العرف والتي وضعها القضاء إستجابة لضرورات التجارة الدولية [3] .

ونتيجة للتطور المستمر في التجارة الدولية وظهور مصطلحات جديدة فقد وضعت قواعد «انكوترمز 1990م» [4].

---

(1) وقد عدلت بعد ذلك عدة مرات سنة 1967 و1976 و1980 و1990 و2000 .

(2) الربان الدكتور محمد عبد الفتاح ترك . عقد النقل البحري . مرجع سابق . ص 431 .

(3) د . أحمد حسني . البيوع البحرية . مرجع سابق . ص 129 .

(4) وقد تم تصنيف مصطلحات الانكوتيرمز الى أربع مجموعات مختلفة ، حيث يرمز للمجموعة الأولى بمصطلح the « E' term EX Works وهو يعني أنه يجب على البائع

العقود النموذجية

نتيجة لإزدياد التجارة بين الدول فقد وضعت عقود نموذجية للبيع سيف وغيره من البيوع البحرية ، وهذه العقود تصاغ تبعاً لنوع وطبيعة البضاعة التي يرد عليها العقد بحيث يقتصر الطرفان المتبايعان على مجرد الاتفاق على كمية البضاعة وعلى الثمن ، وبدات هذه العقود تطبق على المعاملات التي تتم بين تجار من جنسيات مختلفة .

والعقود النموذجية للبيع سيف متنوعة ومن أشهرها ما وضعته جمعية لندن لتجارة الغلال ، كذلك توجد عقود نموذجية وضعتها غرفة التوفيق والتحكيم للغلال والحبوب بأنفرس .

وقد أوجد العمل نوعاً من البيع سيف لا يؤمن فيه البائع على البضائع يسمى C & F بحيث يلتزم المشتري بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل فقط ، ومع ذلك تسري على هذا البيع ذات القواعد المطبقة في البيع سيف فتنتقل ملكية البضاعة مع تبعة تحمل المخاطر الى المشتري منذ شحنها على السفينة ، هذا والبيع سيف يلازمه عيب خطير وهو أن المشتري يلتزم بدفع ثمن بضاعة لم يرها مما قد يؤدي الى منازعات عديدة عند وصول البضاعة للمشتري [1] .

طبيعة البيع سيف

ولعل إستحقاق البائع ثمن البضاعة بمجرد إرساله هذه المستندات الى

أن يضع مبيعات البضائع تحت تصرف المشتري في محل البائع ، أما المحموعة الثانية فتأخذ مصطلح the «F» term FCAK ، FASand FOB وهذه المجموعة تقوم على فكرة ان البائع يكون مطالباً بتسليم البضائع الى ناقل معين يحدده المشتري ، أما المجموعة الثالثة the «C» term CFRK ،CPT and CIP فبموجبها يلتزم البائع بإبرام عقد النقل دون أن يتحمل مخاطر هلاك أو تلف البضائع ، أما المجموعة الرابعة the «D» term DAF ، DES ، DEQ ، DDU ، DDP فبموجبها يتعين على البائع أن يتحمل كافة المصاريف ومخاطر النقل بخصوص إحضار البضاعة الى بلد الوصول . المصدر . الريان الدكتور . محمد عبد الفتاح ترك . عقد النقل البحري 432 عن د . فاروق ملش ص 364.

(1) عدلي أمير خالد . مرجع سابق . ص 97 .

المشتري هو الذي دفع الى الخلاف بين الفقهاء حول طبيعة البيع سيف ، فقد أعتبره البعض بمثابة بيع للمستندات وليس بيع بضائع [1]، وأساس هذا الرأي أن المشتري سيف تصبح له حيازة البضاعة عند تسلم المستندات بحيث يمكنه أن يتصرف بالبضاعة بالبيع قبل وصولها عن طريق نقل هذه المستندات ، ويذهب رأي آخر الى إعتبار البيع سيف بيعاً للبضائع لا ينفذ الا بتسليم المستندات المتعلقة بها الى المشتري ، وأساس هذا الرأي أن العقد سيف لا يمكن أن يتكون بصفة نهائية الا بتدخل عمل خارجي هو تسليم المستندات وعليه فإن نقل الملكية يعلق على نقل المستندات [2] ، بينما ذهب رأي ثالث الى أن البيع سيف هو ليس بيع مستندات فقط وليس بيع بضائع فقط ، بل هو بيع بضائع ومستندات في نفس الوقت [3] .

ولكن لا يمكن الأخذ بهذه الأراء حيث إن الصحيح هو أن البيع سيف هو أساساً بيع بضائع ، فهو ليس بيعاً لمستندات ، كما أنه ليس بيعاً مختلطاً لبضائع ومستندات ، وكذلك فإن نقل المستندات لا ينقل ملكية البضائع الى المشتري وإنما ينقل حيازتها فقط . أما الملكية فتنتقل اليه منذ الشحن ، وهذا الرأي هو الغالب الآن في الفقه والقضاء في فرنسا ومصر كما يميل اليه بعض الفقه البلجيكي [4] .

الآثار التي تترتب على البيع سيف

ويترتب على البيع سيف C.I.F آثار بالنسبة للبائع وبالنسبة للمشتري وهي كالأتي :.

---

(1) وقد تبنى هذا الاتجاه بعض الفقه والقضاء في فرنسا وبلجيكا وانجلترا كما اعتنقه القضاء المختلط في مصر . للمزيد أنظر د . احمد حسني . البيوع البحرية مرجع سابق . ص 131 .

(2) وتبنى هذا الاتجاه بعض الفقه والقضاء الانجليزي والبلجيكي . أحمد حسني . البيوع البحرية . مرجع سابق . ص 133 .

(3) وقال بهذا الرأي بعض الفقه البلجيكي . أحمد حسني . البيوع البحرية . مرجع سابق . ص134 .

(4) للمزيد أنظر: أحمد حسني . مرجع سابق . ص 134 وما بعدها .

التزامات البائع

يرتب البيع سيف التزامات على البائع وكما يلي:

1- يلتزم البائع بتسليم البضاعة بالصنف والمقدار المتفق عليه ، ولما كان كل المشتري والبائع في مكان مختلف فلا يستطيع المشتري في هذه الحالة التأكد من صنف أو مقدار البضاعة إلا عند وصولها ، مما يؤدي الى حدوث منازعات إذا لم يلتزم البائع بتنفيذ ما تم الاتفاق عليه بين الطرفين بشأن نوع البضاعة ومقدارها ، ولأجل تجنب حدوث هذه المنازعات ، يقوم البائع عند شحن البضاعة بأستصدار شهادة بنوع البضاعة بمعرفة خبراء وهذه الشهادة تستخدم من قبل البائع لتكون دليلاً على أنه قد قام بتنفيذ التزامه وفقاً للاتفاق، ولكن هذه الشهادة ليست لها حجية مطلقة ، فيستطيع المشتري إثبات عكس ما جاء فيها إذا استطاع أن يثبت بأن نوعية البضاعة لم تكن حسب الاتفاق .

2- يلتزم البائع بشحن البضاعة في الميعاد المتفق عليه على سفينة يختارها هو فيحصل على سند شحن متضمن البيانات المتفق عليها بينه وبين المشتري ، كما يقوم بدفع أجرة النقل ودفع قسط التأمين ، وقد تباع البضاعة أحياناً منذ شحنها ، فيقال ان البيع وارد على بضاعة عائمة .

3- ويلتزم البائع أخيراً بإرسال المستندات المتعلقة بالبضاعة المبيعة الى المشتري حتى يستطيع تسلم البضاعة عند الوصول ، ومسئولية البائع تنتهي عند إرسال هذه المستندات الى المشتري . ولذلك فهو يستحق الثمن من الوقت الذي يتم فيه هذا الإرسال ، وأهم هذه السندات هي سند الشحن الذي يثبت شحن البضاعة ، ووثيقة التأمين ، وفاتورة البضاعة وتتضمن وصفاً للبضاعة ، وبياناً بالثمن الواجب دفعه ، وقد يشترط تقديم مستندات أخرى ثانونية ، كشهادة نوع البضاعة ، وشهادة المنشأ ، وهي شهادة تثبت أن البضاعة هي من إنتاج الدولة التي شحنت منها .

4- ويستتبع قيام البائع بشحن البضاعة على السفينة في ميناء القيام إنتقال ملكيتها الى المشتري من وقت الشحن ، ويفترض نقل الملكية هنا ، وفقاً للقواعد العامة أن يتم إفراز البضاعة لتتحول من منقول معين بنوعه الى منقول معين بذاته ، ويتم إفراز البضاعة وتعيينها بشحن الكمية المبيعة على ظهر اسفينة ، ويثبت هذا الإفراز بسند الشحن الذي يتضمن وصفاً للبضاعة المشحونة من حيث العدد أو الوزن والحالة والعلامات [1] .

التزامات المشتري

يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه ، وهو يشمل قيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين ، ويستحق الثمن بمجرد وصول المستندات المتعلقة بالبضاعة الى المشتري دون إنتظار لوصول البضاعة نفسها الى ميناء الوصول [2] .

ولما كان طرفي العقد في جهتين مختلفتين فإن الوفاء بثمن البضاعة يتم عن طريق المصرف الذي يتعامل معه المشتري ، حيث يطلب من المصرف فتح إعتماد مستندي غير قابل للإلغاء بالثمن لصالح البائع ويحدد في طلبه أوصاف البضاعة بدقة والمستندات المطلوبة ، ويقوم المصرف بإرسال إخطار الى البائع يسمى خطاب إعتماد أما مباشرة أو عن طريق مصرف وسيط ويكون عادة المصرف المراسل في بلد البائع يعلمه فيه بوجود ثمن البضاعة تحت تصرفه مقابل إرسال المستندات المطلوبة التي لديه وعند ذلك يقوم البائع بسحب كمبيالة مستندية يرفق بها المستندات المطلوبة ويقوم بخصمها لدى المصرف الذي يتعامل معه ، وترسل المستندات من قبل هذا المصرف الى مصرف المشتري الذي يتحقق من مطابقتها ، ويقوم بالوفاء لمصرف البائع وعند ذلك يتسلم المشتري المستندات من المصرف الذي يتعامل معه مقابل دفع الثمن المتفق عليه .

والكمبيالة المستندية التي يسحبها البائع تقوم بدور هام في تنفيذ

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص302 .

(2) جلال وفاء محمدين . مرجع سابق . ص 475 .

البيع سيف والبيع فوب ، وهي تسمى مستندية لإنها ترفق بالمستندات الممثلة للبضاعة (فاتورة البضاعة، سند الشحن، وثيقة التأمين ، والمستندات الأخرى) فيكون الوفاء بهذه الكمبيالة مضموناً برهن هذه المستندات الممثلة للبضاعة ، وهي تكاد تكون الصورة الأساسية في العمل والتي تكون فيها الكمبيالة مضمونة ضماناً عينياً [1] .

المطلب الثاني

البيع فوب F.O.B

البيع فوب F.O.B هو البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر سفينة يختارها المشتري في ميناء القيام ، ويقف التزام البائع عند حد تسليم البضائع ، ومن هنا جاءت تسمية هذا البيع اختصاراً للمصطلح الأنجليزي Free On Board والتي تعني أن البائع يبرأ متى وضع البضاعة على ظهر السفينة .

والواضح أن البائع في البيع فوب لا يلزم الا بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التي يختارها المشتري ولا يلزم بإبرام عقد النقل أو عقد التأمين ، حيث إن المشتري هو الذي يبرم هذين العقدين أو يرسل نائباً عنه لإبرام هذين العقدين الى ميناء القيام .

ولكن قد يتفق الطرفان على أن يقوم البائع بإبرام عقدي النقل والتأمين لحساب المشتري بموجب وكالة مستقلة متميزة عن عقد البيع ، عندئذ يلتزم البائع بصفته وكيلاً بإختيار السفينة التي سوف تشحن عليها البضاعة ، وإذا أخل البائع بالتزامه كوكيل فلا يؤدي ذلك الى فسخ عقد البيع ، وذلك لإنفصال عقد الوكالة عن عقد البيع .

وإذا تولى البائع إبرام عقد النقل البحري عن المشتري فالغالب أن يتفق

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 299 .

مع الناقل البحري على أن تكون أجرة السفينة مستحقة عند الوصول ، فيكون المشتري هو الملتزم بإدائها الى الناقل البحري في ميناء الوصول [1] .

وقد يأخذ البيع فوب صورة أخرى هو البيع فاس F.A.S وهي تسمية تتكون من الحروف الأولى للمصطلح الأنجليزي Free Along Side وهو البيع الذي يقتصر التزام البائع فيه على تسليم البضاعة على رصيف الميناء بجانب السفينة التي يعينها المشتري .

آثار البيع فوب

الأثار التي تترتب على البيع فوب تشبه الى حد كبير الآثار التي تترتب على البيع سيف ، فكلا البيعين من بيوع القيام ، حيث يلتزم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة في ميناء التسليم وتنتقل ملكية البضاعة من وقت تسليم البضاعة ومن ثم لا يتحمل البائع مخاطر الطريق ، كذلك يلتزم البائع بتقديم المستندات فيستحق الثمن .

ويزداد التقارب بين البيعين عند قيام المشتري بتوكيل البائع في البيع فوب بإبرام عقد النقل وعقد التأمين لحسابه ، فالمستندات في البيع سيف تكون مطابقة للمستندات في البيع فوب ، فالمشتري يلتزم بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين في البيع سيف وكذلك يلتزم بدفعٍ ثمن البضاعة المتفق عليه للبائع وأجرة النقل وقسط التأمين بإعتباره وكيلاً عنه في البيع فوب .

ولكن مع ذلك تبقى بعض الفروقات بين البيعين وهي كما يلي : .

1- فيما يتعلق بإختيار السفينة ، ففي البيع سيف يقوم البائع بإختيار السفينة ، أما في البيع فوب فيقوم المشتري بإختيار السفينة ، وحتىٍ في حالة توكيل البائع بإبرام عقد النقل فهو يختار السفينة بإعتباره وكيلاً عن المشتري[2].

واختيار السفينة التي تقوم بالنقل قد يكون ذا اهمية كبيرة بالنسبة

(1) هاني دويدار . مرجع سابق . ص 306 .

(2) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 301 .

للدول التي تحرص على تشجيع أسطولها التجاري فتوصي مواطنيها بأن يبيعوا سيف وأن يشتروا فوب ليتمكنوا في حالتي التصدير والأستيراد من نقل البضاعة على سفينة من السفن التي تعود لدولتهم .

2- إذا لم يقم البائع في البيع فوب بإبرام عقد النقل أو عقد التأمين فإن المشتري لا يستطيع أن يطلب فسخ البيع ، إذ ليس له الا ان يطلب التعويض عن عدم تنفيذ الوكالة التي تعتبر مستقلة عن عقد البيع ، أما في البيع سيف ، فإن التزام البائع بإبرام عقد النقل وعقد التأمين يستند الى جوهر عقد البيع ، وبالتالي يحق للمشتري أن يطلب فسخ عقد البيع سيف.

المبحث الثاني

بيـوع الوصول

البيوع عند الوصول هي تلك التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة في ميناء الوصول ، وبالتالي لا تنتقل ملكية البضاعة إلا بوصولها ، ويتحمل البائع خطر الطريق ، كما يقوم البائع بإبرام عقد النقل البحري وكذلك عقد التأمين على البضاعة ولا شأن للمشتري بذلك ، حيث إن التأمين في هذه الحالة يتم لمصلحة البائع نفسه أساساً لا لمصلحة المشتري الذي لا يدفع الثمن الا عند وصول البضاعة سليمة .

وهـذه البيوع أقل أهمية من البيوع عند القيام ، حيث إنها لا تحقق المصلحة التجارية لأي من طرفي البيع ، وقد كان هذا النوع مرتبطاً بالملاحة الشراعية ، حيث لا يطمئن المشتري على بضاعته إلا عند وصولها [1] .

والبيوع عند الوصول على نوعين ، الأول هو البيع بسفينة معينة والثاني هو البيع بسفينة غير معينة ، لذلك سنقسم هذا المبحث الى مطلبين نبحث فيهما هذين النوعين من البيوع .

المطلب الأول

البيع بسفينة معينة

البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة معينة بنوعها يلتزم البائع بنقلها على سفينة معينة في عقد البيع ذاته الى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنتقل ملكيتها اليه ، وقد تعين السفينة في وقت لاحق ، ويقال في هذه الصورة إن البيع بسفينة تعين فيما بعد ، وتعيين السفينة نهائي لا رجعة فيه

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 302 .

ويمنع تعديلها لأنه عنصر من عناصر العقد [1] .

والأصل أن شحن البضاعة على السفينة المحددة في العقد يعد بمثابة إفراز وتعيين لها مما كان يتوجب معه إنتقال ملكيتها الى المشتري منذ ذلك الحين ، ومع ذلك فإن المتعاقدين يتفقان على تأجيل نقل الملكية الى وقت وصول البضاعة [2] .

ويترتب على ذلك ان البائع يظل مالكاً للبضاعة الى حين وصولها الى ميناء التفريغ ، فيلتزم البائع بإبرام عقد النقل مع مجهز السفينة ، كما أن تبعة هلاك البضاعة بقوة قاهرة تكون على عاتق البائع .

وفي حالة هلاك البضاعة ينفسخ عقد البيع ولا يلزم المشتري بدفع ثمنها ، كما أنه ليس للمشتري أن يطالب البائع بتسليم بضاعة من نفس النوع ، أما في حالة حدوث تلف بالبضاعة فإن القضاء والفقه يرى إلزام المشتري بالبضاعة على أن يخفض ثمنها بقدر ما أصاب البضاعة من تلف [3] .

وكان لهذا النوع من من البيوع أهميته البالغة في وقت كان المشتري يعتد بالسفينة ومواصفاتها ليضمن سلامة وصول البضائع ، لكن مع تطور فنون بناء السفن لم يعد للسفينة اعتبار جوهري في مجال النقل البحري ، على خلاف ما نشاهده في يومنا هذا فيما يتعلق بأستئجار السفن [4] .

ومع ذلك قد تثور أهمية تعيين المشتري للسفينة إذا كان حريصاً على موعد إبحار سفينة معينة ، ويكون ذلك غالباً إذا كان النقل البحري مرحلة من مراحل نقل البضاعة التي يتسلمها المشتري في ميناء الوصول ليعيد إرسالها الى مكان أخر ، فيكون تعيين السفينة للتنسيق بين مختلف مراحل النقل .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991 . مرجع سابق . ص 297 .

(2) محمد السيد الفقى . مرجع سابق . ص 381 .

(3) المستشار الدكتور . عدلي امير خالد . مرجع سابق . ص 104 .

(4) هاني دويدار . مرجع سابق . ص 308 .

المطلب الثاني

البيع بسفينة غير معينة

البيع بسفينة غير معينة هو بيع آجل لبضاعة معينة بنوعها مع إلتزام البائع بنقلها في ميعاد محدد الى ميناء الوصول حيث تسلم للمشتري وتنقل ملكيتها اليه [1] .

ويلتزم البائع في هذا البيع بشحن البضاعة على سفينة يختارها في الميعاد المحدد في العقد ، ولا يكون للمشتري أي شأن بإبرام عقد النقل البحري كما لا شأن له بتعيين السفينة التي يتم بواسطتها نقل البضاعة ، ويترتب على ذلك أن إفراز البضاعة لا يتحقق الا في ميناء الوصول ، وبالتالي فإنها تظل مملوكة للبائع أثناء النقل ، وإذا هلكت بقوة قاهرة فإن تبعة هلاكها تقع على عاتق البائع ، وهو نفس الحكم بالنسبة للبيع بسفينة معينة .

ولكن تجدر الاشارة الى أن هناك اختلافاً بين البيع بسفينة معينة وبين البيع بسفينة غير معينة في حالة هلاك البضاعة أثناء النقل البحري بسبب القوة القاهرة ، ففي البيع بسفينة معينة يمتنع على المشتري أن يطالب البائع بتسليمه بضاعة أخرى من نفس النوع ، أما في البيع بسفينة غير معينة فإن للمشتري أن يطالب البائع بتنفيذ البيع وتسليمه بضاعة أخرى بدلاً من الهالكة تطبيقاً للمبدأ القائل بأن المثليات لا تهلك .

والسبب في هذه التفرقة هي أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم إفرازها أبتداءاً بتعين السفينة التي تقوم بنقلها، أما البيع بسفينة غير معينة فلا يوجد إفراز أو تعيين للبضاعة وإنما يتحقق إفرازها باستلامها من قبل المشتري .

ومع تطور بناء السفن وزوال إعتبار السفينة بوجه عام نجد أن طرفي عقد البيع يلجئان الى هذا النوع من البيوع إذا إتفقا على ان يكون البيع عند الوصول، فبيع البضاعة بسفينة غير معينة أصبح هو الغالب للبيوع عند الوصول [2] .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 299 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 298 .

الفصل السابع

بعض أنواع النقل البحري

هناك بعض الأنواع الخاصة من النقل البحري نحاول أن نبينها في هذا الفصل مثل نقل البضائع المتتابع وقطر السفن ونقل الركاب والنقل بالحاويات ، وسنخصص لكل نوع من هذه الأنواع مبحث مستقل وكالآتي .

المبحث الأول

النقل المتتابع

النقل المتتابع أو المتعاقب هو الذي يقوم به عدة ناقلين ، وهو على نوعين، نقل متتابع بحري ونقل متتابع مختلط ، وسنقسم هذا المبحث الى مطلبين .

المطلب الأول

النقل البحري المتتابع

النقل البحري المتتابع هو الذي يكون بحرياً في جميع مراحله ، حيث تشحن البضاعة على سفينة أولى ثم تنقل على سفينة ثانية ، فيكون النقل في هذه الحالة على مرحلتين ، وإذا كانت السفينة الثانية مملوكة لنفس المجهز فلا توجد مشكلة في هذه الحالة ، حيث لا يكون إلا عقد نقل واحد ، أما إذا كانت السفينة الثانية ليست مملوكة لنفس المجهز ، فإن الشاحن يكون مضطراً في هذه الحالة الى إبرام عقد نقل أخر مع الناقل الثاني ، ويكون هناك عقدا نقل متعاقبان وعمليتان قانونيتان مستقلتان ، ويمكن تصور عقد نقل ثالث ورابع وهكذا حسب الأحوال ، والغالب أن يلجأ الشاحن في محل تغيير السفينة الى وسيط يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويعهد بها الى الناقل الثاني ، ولا يعد هذا الوسيط ناقلاً أو أميناً للنقل بل وكيلاً عن الشاحن .

سند الشحن المباشر

وقد يعهد الشاحن الى الناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه في ميناء تغيير السفينة مع الناقل الثاني ، وحينئذ تكون للناقل الأول صفتان ، صفة الناقل

في النقل الأول ، وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة الى النقل الثاني ، وفي هذه الصورة يصدر الناقل الأول سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتعاقبة يذكر فيه ميناء التفريغ النهائي مع حفظ حق الناقل في تغيير السفينة ويسمى هذا السند (سند الشحن المباشر) وهذا السند يضم عمليات النقل المختلفة في سند واحد ، ويترتب على وحدة عقد النقل في هذه الحالة أن للمرسل اليه حق الرجوع على الناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر مع أنه لم يتسلم البضاعة من هذا الناقل بل هو الناقل الأخير ، كما تحكم شروط سند الشحن المباشر عمليات النقل المختلفة .

والناقل الأول مسئول عن هلاك البضاعة أو تلفها في النقل الأول بوصفه ناقلاً ، وهو مسئول أيضاً عن الهلاك أو التلف في النقل اللاحق بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل (وسيط النقل) أي أنه يكون مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في عمليات النقل المختلفة ، وللمرسل اليه أيضاً أن يرجع مباشرة على الناقل الأخير بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء وجودها في حيازته تطبيقاً للقواعد العامة التي تجييز للموكل أن يرجع على نائب الوكيل (المادة 708 من القانون المدني الليبي) وفي ذلك تنص المادة208 من القانون البحري على أن:«وثيقة الشحن المباشرة وهي التي يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة الى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم صاحبها حتى نهاية الرحلة بكل الإلتزامات الناجمة عنها ، فهو ملزم خاصة بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة .

ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير».

وقد جرت العادة على أن يشترط الناقل الأول في سند الشحن عدم مسئوليته عن الضرر اللاحق بالبضاعة في النقل الثاني [1] ، وهذا الشرط باطل استناداً الى أحكام المادة 215 من القانون البحري التي تعتبر كل شرط يرد في سند الشحن ويعفي الناقل من المسئولية يعتبر باطلاً .

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 316 .

المطلب الثاني

النقل المختلط

النقل المختلط هو النقل الذي يتم بطرق مختلفة ، بطريق البحر في جزء منه وبطريق البر أو الجو في الجزء الآخر ، وإذا تعاقد الشاحن مع الناقل البحري والناقل البري أو الجوي كل منهما على حدة ، فيوجد عندئذ عقدان مستقلان وتسري على كل منهما الأحكام الخاصة به . أما إذا تعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة الى المكان المقصود بطريق البحر والبر معاً أو يتعاقد مع الناقل البري على ذلك ، ففي هذه الحالة يكون هنالك عقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة ، ولكن هذا العقد لا يمكن أن يثبت بسند واحد كما هو الشأن في النقل البحري المتتابع لإختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة ، ولذلك يصدر في هذه الحالة سند شحن خاص بالنقل البحري ، وتذكرة نقل خاصة بالنقل البري ، ويرفق السندان أحدهما بالآخر ، ويطبق القانون البحري على الجزء الخاص بالنقل البحري ، ويطبق القانون التجاري على الجزء الخاص بالنقل البري .

كما يوجد نوع من النقل يسمى النقل المشترك حيث يلجأ الشاحن الى التعاقد مع الناقل على أن يقوم هذا الثاني بتزويد الأول في مخازنه بالعدد المطلوب من الحاويات الفارغة لكي يتم شحنها بالبضائع ومن ثم يقوم الناقل بتوصيل هذه الحاويات الى المرسل اليهم وذلك بعد إتخاذ الاجراءات المناسبة.

وفي هذا النوع من انواع النقل يتحمل الناقل المسئولية تجاه الشاحن عن التلف أو الخسارة التي تلحق يالبضاعة خلال مراحل الرحلة كلها ، أما سند الشحن المستخدم هنا فيعرف باسم (سند شحن للنقل المشترك) وقد يطلق عليه (سند شحن الحاويات) [1] .

---

(1) وفي هذا النوع من النقل يقع عبء القيام بإجراءات التوصيل عبر وسائط النقل المختلفة على الناقل لما يملكه من خبرة في هذا المجال ولا ينشغل بذلك الشاحن ولا يهتم بأي طريق تسلكه البضاعة ولا نوع الوسائط المستخدمة ، للمزيد أنظر الربان الدكتور . محمد عبد الفتاح ترك . مرجع سابق . ص 418 .

المبحث الثاني

القطر البحري

القطر البحري عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم [1] .

والى جانب القطر الأختياري الذي ظل الى وقت قريب الصورة الوحيدة للقطر ، ظهر حديثاً القطر الأجباري في الموانىء بعد أن أقتضت جسامة الأضرار التي تسببها الحوادث التي تقع لناقلات البترول وغيرها من السفن التي تنقل مواداً ملوثة ، وضرورة تدخل القاطرات في تحريك السفن داخل الموانىء [2] .

وقد سمح المشرع الليبي في المادة 4 من القانون البحري للسفن الليبية والسفن المصرح لها وحدها حق قطر السفن في دخولها الى الموانىء الليبية وخروجها منها ، حيث نصت على:«للسفن الليبية والسفن الأخرى المصرح لها وحدها حق الإبحار على السواحل وحق الملاحة التجارية الساحلية بين المرافىء الليبية وقطر السفن في دخولها الى هذه المرافىء وخروجها منها».

ويختلف القطر البحري بإختلاف الغرض منه ، فإذا كان الغرض من القطر هو مساعدة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالطاقم على الدخول الى ميناء أو الخروج منه أو الرسو على الرصيف ، كان عقد القطر في هذه الحالة عقد مقاولة ، يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بإداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة .

أما إذا قصد من القطر جر مواعين أو منشأت ليست لها قوة دافعة خاصة ، فإنه يكون بمثابة عقد نقل يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بنقل المواعين أو المنشأت التي تشبه عندئذ بالبضائع ، الى مكان معين [3] .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991 . مرجع سابق . ص 318 .

(2) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 581 .

(3) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 318 .

والقطر الذي يستخدم لمساعدة سفينة في حالة خطر لا يكون في هذه الحالة عقد قطر بمعنى الكلمة ، حيث يكون القطر هنا نوعاً من المساعدة البحرية ، وتظهر أهمية التمييز بين القطر والمساعدة فيما يتعلق بتحديد الأجر أو المكافأة ، وسنوضح ذلك عند الكلام عن المساعدة البحرية .

وتحدد المسئولية في حالة قطر سفينة ذات قوة دفع خاصة بحسب المادة 235 من القانون البحري التي تنص:«إذا قطرت سفينة وكانت تتصرف بوسائلها الدافعة أعتبر ربانها مسئولاً تجاه الغير عن خطأ ربان السفينة القاطرة ما لم يثبت أن ذلك الخطأ خارج عن إرادته .

غير أن له أن يرجع على ربان السفينة القاطرة إذا ثبت أن هذا الربان قد أرتكب خطأ شخصياً».

أما في حالة قطر سفينة ليست لها قوة دفع خاصة بها ، فإن مسئولية السفينة القاطرة تكون مسئولية تعاقدية بالنسبة للأضرار التي تصيب السفينة المقطورة ما لم تثبت أن ذلك بسبب القوة القاهرة أو خطأ السفينة المقطورة .

المبحث الثالث

نقل الركــاب

نظم القانون البحري الليبي نقل الركاب في المواد من 222 الى 234 ، وإن كان هذا النوع من النقل قد قل كثيراً عما كان عليه في الماضي وذلك نتيجة لظهور النقل الجوي الذي يتميز بالسرعة الفائقة في نقل الركاب والبضائع من مكان الى آخر ، فلم يعد النقل البحري الذي كان موجوداً قبل ما يقارب المائة سنة ، رغم بقاء الرحلات السياحية ، وقد عقدت عدة معاهدات دولية لتنظيم نقل الركاب بطريق البحر ، آخرها معاهدة اثينا الخاصة بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم في 1974/12/13م لتحل محل معاهدتي بروكسل لعامي 1957م ، 1961م .

وسنقسم هذا المبحث الى أربعة مطالب ، نتكلم في المطلب الأول عن تكوين عقد نقل الركاب وإثباته وفي الثاني الالتزامات المترتبة على العقد وفي الثالث مسئولية الناقل في هذا العقد أما الرابع فسيكون لإنقضاء العقد .

المطلب الأول

تكوين العقد وإثباته

عقد نقل الركاب عن طريق البحر عبارة عن عقد يتعهد بموجبه الناقل بأن ينقل الراكب بحراً من ميناء لآخر مقابل دفع أجرة النقل ، وإن كان هذا العقد من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد تطابق الايجاب والقبول ، إلا أن الناقل يحدد شروطه ويحدد أجرة النقل وليس للراكب إلا أن يخضع لهذه الشروط ، فإن العقد في حقيقته من عقود الاذعان ، ويجب أن يفسر العقد لصالح الراكب لأنه الطرف الأضعف وذلك في كل حالة يرى فيها القاضي توافر عنصر الاذعان .

ولم يشترط القانون إثبات عقد نقل الركاب بالكتابة ، على أن العقد يثبت فعلاً بتذكرة السفر ، وقد تكون بأسم الراكب وهوالوضع الغالب ولكن لا يجوز للراكب أن ينقل حقه الى آخر الا برضا الربان (المادة 223 من القانون البحري) .

والرضا ضروري لقيام العقد ، فإذا تسلل شخص الى السفينة بقصد السفر دون تذكرة سفر يحق للربان أن ينزله من السفينة عند أول ميناء تصل اليه ، كما يحق له أن يلزمه بدفع تعويض بقدر ما تم من السفر ، وقد عقدت معاهدة دولية بشأن الركاب المتسللين في بروكسل في 1957/10/10م ، وتجيز المعاهدة لربان السفينة أن يخرج الراكب المتسلل في أول ميناء تصل اليه السفينة ، وأن يسلمه الى السلطة المختصة في هذا الميناء (المادة 2 من المعاهدة) وتلتزم سلطة الميناء بقبول الراكب المتسلل ما لم يكن قد أبعد من قبل من الدولة التابع لها الميناء (المادة 2) ويجوز لسلطة الميناء إعادة الراكب الى الدولة التي يحمل جنسيتها أو الى الميناء الذي ركب منه أو الى أخر ميناء رست فيه السفينة قبل أكتشافه أو الى الدولة التي ترفع السفينة علمها، وتلتزم الدولة التي يعاد اليها الراكب المتسلل بقبوله (المادة 3) ، وتبين المعاهدة من يقع عليه عبء نفقات الأيواء والإعادة (المادة 4) ، ولا تمس أحكام المعاهدة حقوق والتزامات الدولة في منح حق اللجوء السياسي (المادة 5).

المطلب الثاني

الالتزامات المترتبة على العقد

تنقسم الالتزامات المترتبة على العقد ، الى التزامات تخص الراكب والتزامات تخص الناقل وكما يلي .

التزامات الراكب

يمكن أن تكون التزامات الراكب كما يلي :ـ

1 . الإلتزام بدفع أجرة السفر

يلتزم الراكب بدفع أجرة السفر المتفق عليها ، وتختلف أجرة السفر بإختلاف الدرجة التي يراد السفر فيها ، وهي تدفع عادة عند تسلم تذكرة السفر .

وتشتمل أجرة السفر نفقات الغذاء ، ما لم يتفق على غير ذلك ، وإذا أتفق على أن الأجرة لا تشمل الغذاء ، فإن الربان يلزم في هذه الحالة بتقديم الغذاء الضروري الى الراكب لقاء ثمن عادل (المادة 222 من القانون البحري) .

وإذا لم يقم الراكب بالسفر أو قام ببعض السفرة ولم يشأ أن يتمها ، فإنه ملزم بدفع الأجرة كاملة ما لم تحل القوة القاهرة دون تنفيذ النقل (المادة 225 من القانون البحري) .

وإذا حالت القوة القاهرة دون الوصول الى الميناء المقصود ، فلا يحق للربان إلا إسترجاع نفقات الغذاء ولا يكون له الحق في أجرة السفر ما لم يكفل إيصال الراكب الى الميناء المقصود (المادة 228 من القانون البحري).

وإذا كان إنقطاع السفر بسبب خطأ من الربان فإنه يتحمل نفقات الغذاء ويلزم بتأمين نقل المسافر الى المكان المقصود دون زيادة في الأجرة (المادة 229 من القانون البحري).

وإذا أضطر الربان الى إصلاح السفينة أثناء السفر ، وجب على الراكب أن ينتظر حتى يتم إصلاح السفينة ، وإذا لم يشأ الأنتظار فيلزم بدفع الأجرة كاملة ، أما إذا اختار الراكب الأنتظار ، فإن له الحق طوال مدة الإصلاح في السكن والغذاء على نفقة الربان ، ومع ذلك فللربان أن يعرض على الراكب إتمام السفر على سفينة مماثلة للسفينة الأولى (المادة 230 من القانون البحري).

2- الإلتزام بمراعاة نظام السفينة

يجب على الراكب مراعاة النظام الموجود على السفينة وأن يمتثل لأوامر الربان المشروعة (المادة 233 من القانون البحري) وفي حالة عدم التزام

الراكب بذلك يحق للربان أن يوقع عليه العقوبات التأديبية لتأمين حسن سير السفينة .

التزامات الناقل

يمكن أن تكون إلتزامات الناقل كما يلي : .

1 . الإلتزام بنقل الراكب

الإلتزام الأول للناقل هو نقل الراكب الى المكان المقصود في الميعاد المقرر ، ويجب على الناقل أن يتبع خط السير المعتاد وأن يرسو في الموانىء المحددة أبتداءً ، ولا يجوز للربان أن يرسو في أحد الموانىء بناءً على طلب الراكب أو بسبب مصلحة خاصة للربان لأن ذلك يترتب عليه ضرر بالركاب.

وعلى الناقل أن يهىء للراكب مكاناً في الدرجة المتفق عليها ، فإذا كان الراكب قد تعاقد على السفر في الدرجة الأولى فلا يجوز للناقل ان يعرض عليه حجرة في الدرجة الثانية أو الثالثة .

وإذا حصل الراكب على تذكرة سفر على سفينة معينة ، يجوز للناقل أن ينقل الراكب على سفينة أخرى مماثلة للسفينة الأولى ، ويلتزم الناقل بتقديم الغذاء للراكب أثناء السفر إلا وجد اتفاق خلاف ذلك (المادة 222 من القانون البحري) .

2 . الإلتزام بنقل أمتعة الراكب

يلتزم الناقل بنقل أمتعة الراكب ولا يلزم الراكب بدفع أجرة عن نقلها بشرط إلا تزيد عن الحد المقرر في العقد وإذا زادت عن الحد المقرر يجب أن يدفع أجرة عن الزيادة ، ويخضع نقل الأمتعة لأحكام نقل البضائع ما لم يحتفظ الراكب بحراستها وفي هذه الحالة لا يكون الربان مسئولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب الأمتعة الا إذا كانت ناجمة عن فعل البحارة (المادة 224 من القانون البحري).

وإذا توفى الراكب أثناء السفر ، فيلزم الربان بإتخاذ التدابير الضرورية للمحافظة على الأمتعة وتسليمها للورثة (المادة 232 من القانون البحري).

المطلب الثالث

مسئولية الناقل

يكون الناقل مسئولاً عن الأضرار التي تصيب الركاب أثناء نقلهم ، وكذلك عن الأضرار التي تصيب أمتعة الركاب .

مسئولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب

كان القضاء قديماُ يأخذ بمبدأ المسئولية التقصيرية عن الحوادث التي تصيب الركاب أثناء النقل ، ولا بد لمسألة الناقل أن يقوم الراكب بإثبات خطأ الناقل ، أما اليوم فقد أستقر القضاء على أن مسئولية الناقل هي مسئولية تعاقدية على أساس أن عقد النقل ينشىء التزاماً على عاتق الناقل بضمان سلامة الركاب ، أي إيصالهم الى المكان المقصود وهو إلتزام بتحقيق نتيجة [1] .

وقد أخذ القانون الليبي بهذا القضاء فنصت المادة 231 من القانون البحرى على أنه:«اذا حدث للرا كب حادث في أثناء السفر فالناقل مسئول عن ذلك ما لم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة أو حادث أو عن خطأ الراكب».

ويتمتع التعويض المستحق عن الاصابات البدنية التى تلحق الراكب وكل من التعويض المستحق عن هلاك الامتعة او تلفها ، بامتياز على السفينة او أجرة النقل يرد في المرتبة الرابعة (المادة 48 / 4 من القانون البحرى) .

معاهدة بروكسل لنقل الركاب

وقد وضعت معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل

---

(1) وقد تطور القضاء الفرنسي مع إدخال المعاهدات في نصوص تشريعه الداخلي بمقتضى التعديل الذي حدث سنة 1966م حيث جعل من إلتزام الناقل البحري التزام بوسيلة وليس بتحقيق نتيجة ، وبناءً على ذلك فالأصل أن الخطأ لا يفترض من جانب الناقل ولذلك يقع على الراكب إثبات إهمال الناقل وعدم إتخاذه العناية اللازمة للمزيد أنظر د . فايز نعيم رضوان . مرجع سابق . ص 443 .

الركاب بطريق البحر في بروكسل قي 1961/4/29م وهي تعنى بوجه خاص بتنظيم مسئولية الناقل البحري تجاه الركاب .

ولا تطبق المعاهدة إلا على النقل الدولي الذي تكون فيه نقطتا القيام والوصول واقعتين في دولتين مختلفتين أو في دولة واحدة بشرط أن تمر السفينة على ميناء دولة أخرى (المادة 1) . ويشترط لتطبيق المعاهدة أن تكون السفينة الناقلة تحمل علم دولة متعاقدة أو أن تكون نقطة القيام أو الوصول واقعة في اقليم دولة متعاقدة (المادة 2) .

ويكون الناقل مسئولاً طبقاً للمعاهدة عن وفاة المسافر او أصابته أثناء السفر بسبب خطأ الناقل أو تابعيه (المادة 1/4) ، وعلى المضرور إثبات خطأ الناقل أو تابعيه (المادة 4 /3) بيد أن خطأ الناقل أو تابعيه يكون مفروضاً إذا كانت الوفاة أو الاصابة ناشئة عن الغرق أو التصادم أو الجنوح أو الانفجار أو الحريق ما لم يثبت الناقل العكس (المادة 4/ 2) ويجوز للمحكمة أن تستبعد مسئولية الناقل أو التخفيف منها إذا أثبت الناقل أن خطأ الراكب أو إهماله هو الذي سبب الضرر أو ساهم في وقوعه (المادة 5).

ومن ذلك نجد ان المعاهدة تقيم مسئولية الناقل على أساس خطأ الربان خلافاً لما هو مقرر في القضاء والتشريعات ، وإذا كان هذا الخطأ واجب الإثبات بوجه عام ، إلا أنه مفروض في بعض حوادث الملاحة ذات الطابع الاستثنائي .

وتحدد المعاهدة مسئولية الناقل عن وفاة المسافر او إصابته في جميع الأحوال بمبلغ 250 ألف فرنك ذهب عن كل مسافر (المادة 1/6) ويجوز تحويل هذا المبلغ الى العملة الوطنية بحسب القيمة الذهبية لهذه العملة في تاريخ الوفاة ، ويسقط حق التاقل في تحديد المسئولية متى ثبت أن الضرر ناشىء عن غشه أو خطئه الجسيم (المادة 7) ولا يخل هذا التحديد القانوني بحق الناقل في التمسك بتحديد مسئوليته وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن أو وفقاً لأي قانون داخلي ينظم هذا التحديد (المادة 8). ويعتبر باطلاً كل شرط يهدف الى إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديد مسئوليته بمبلغ أقل من الحد المقرر فيها او قلب عبء الإثبات المفروض على الناقل أو إخضاع المنازعات للتحكيم أو لأختصاص

محكمة معينة (المادة 9) .

وترفع دعوى المسئولية من المسافر نفسه في حالة إصابته البدنية ، أما في حالة وفاته فلا ترفع الدعوى إلا من خلفاء المسافر المتوفي أو الأشخاص الذين في كنفه إذا كان لهم الحق في ذلك وفقاً لقانون المحكمة المرفوعة أمامها الدعوى (المادة 10) .

وتتقادم دعوى المسئولية بسنتين تبدأ في حالة الاصابة بضرر بدني من يوم مغادرة السفينة ، وفي حالة الوفاة خلال النقل من اليوم الذي كان يجب وصول المسافر فيه ، وفي حالة الوفاة بعد مغادرة السفينة فمن يوم الوفاة بشرط الا تتجاوز ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة السفينة (المادة 11) .

الأضرار التي تصيب أمتعة الركاب .

تفرق المادة 224 من القانون البحري فيما يتعلق بمسئولية الناقل عن هلاك أمتعة الراكب أو تلفها بين حالتين :

1- أن يكون الراكب قد سلم أمتعته الى الربان لحفظها لديه ، وفي هذه الحالة يقوم بجانب العقد الأصلي بنقل الراكب عقد آخر تبعي بنقل أمتعته ، ويخضع هذا العقد للأحكام التي يخضع لها نقل البضائع ، ومن ثم يكون الناقل مسئولاً في الأصل عن هلاك الأمتعة أو تلفها دون أن يكلف الراكب بإثبات خطأ الناقل أو تابعيه.

2- أن يكون الراكب قد أحتفظ بالأمتعة في حراسته ، وفي هذه الحالة لا يكون الناقل مسئولاً عن الأضرار اللاحقة بها إلا إذا أثبت الراكب أنها ناشئة عن خطأ الربان أو خطأ البحارة ، أي أن مسئولية الناقل عن هلاك هذه الأمتعة أو تلفها تكون مسئولية تقصيرية .

ويجوز للناقل أن يشترط إعفاءه من المسئولية عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة وذلك لأن نقل الأمتعة لا يخضع للتنظيم القانوني الملزم لمسئولية الناقل البحري ، إذ أن هذا التنظيم خاص بنقل البضائع المثبت بسند الشحن ، ونقل الأمتعة لا يثبت عادة بسند الشحن بل بإيصال يسلمه الناقل للراكب ويبين فيه عدد الأمتعة وطبيعتها ، هذا فيما يتعلق بالأمتعة التي تسلم الى

الربان ، أما فيما يتعلق بالأمتعة التي يحتفظ بها الراكب ، فيجوز كذلك إشتراط الإعفاء من المسئولية عن الأضرار اللاحقة بها ، لجواز الإتفاق على الإعفاء من المسئولية التقصيرية عن الأضرار المادية [1] .

ولما كانت الأمتعة التي تسلم الى الربان تخضع لأحكام نقل البضائع ، فقد نصت المادة 234 من القانون البحري على ما يلي (يسقط بالتقادم بإنقضاء سنة حق كل دعوى تترتب على عقد نقل الركاب .

أما الدعاوى الناشئة عن عقد نقل أمتعة الراكب فتخضع لأحكام المادة 219 من هذا القانون) .

وتنص المادة 219 من القانون البحري على انه (في جميع الأحوال يسقط بالتقادم حق إقامة الدعوى على الناقل بسبب الهلاك أو التلف بمضي سنة بعد تسليم البضاعة وإذا لم يتم التسليم فبعد سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه) .

وقد عقدت معاهدة دولية بشأن مسئولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بأمتعة الركاب ، وهي معاهدة بروكسل بشأن أمتعة المسافرين في 5/27 /1967م .

المطلب الرابع

إنقضاء عقد نقل الركاب

ينقضي عقد نقل الركاب بتنفيذه ، أي بنقل الراكب من ميناء القيام الى ميناء الوصول ولكن قد ينقضي العقد لأسباب أخرى كالفسخ ، فيجوز للراكب فسخ العقد إذا لم يتم السفر في اليوم المعين بسبب فعل الربان مع التعويض عما يلحقه من ضرر (المادة 226 من القانون البحري) .

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991 . مرجع سابق . ص 328 .

وينفسخ العقد بدون تعويض لأي من الطرفين إذا تعذر السفر بسبب منع المتاجرة مع الميناء المقصود أو بسبب الحصار أو أية حالة من حالات القوة القاهرة (المادة 227 من القانون البحري) .

وتسقط جميع الدعاوى المتفرعة عن نقل الركاب بالتقادم بعد إنقضاء سنة (المادة 234 /1 من القانون البحري) ولم تشر المادة الى التاريخ الذي تبدأ منه مهلة التقادم ، وقياساً على تقادم الدعاوى المتفرعة عن عقد إيجار السفينة أو عقد نقل البضائع بحراً ، فإن مهلة السنة يمكن أن تكون من تاريخ إنتهاء السفرة .

المبحث الرابع

النقل بالحاويات

أدى ظهور سفن الحاويات الى تغيير العديد من مفاهيم النقل البحري المعاصر ، وقد أثارت كثير من المشاكل الفنية والقانونية ، لذلك سنحاول ان نقدم صورة مبسطة عن نظام النقل بالحاويات في المطالب التالية .

المطلب الأول

ماهية الحاوية

تعريف الحاوية

الحاوية هي عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيعه خصيصاً لتجميع البضائع بداخلة سائبة أو مغلفة تغليفاً بسيطاً بغرض نقلها من مكان الى آخر [1] .

وتتميز الحاويات بخصائص معينة جعلتها الأكثر إستخداماً من قبل الشاحنين ، وذلك لما توفره من مزايا لنقل البضائع عن طريق البحر ، حيث تعطي أعلى درجات السلامة للبضائع ضد الأخطار البحرية وسهولة وسرعة شحنها على ظهر السفينة ، كما أنها تقلل من مخاطر السرقة [2] .

وقد كان لتوحيد أبعاد الحاويات دور جوهري في نجاحها وتزايد اللجوء اليها ، فمن المسلم به إن إتباع القواعد الفنية لرص البضائع في

---

(1) محمد السيد الفقى . تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات . دار الجامعة الجديدة . الإسكندرية . 2007م . ص 11 .

(2) وفي الوقت الحاضر تصنع الحاويات من المعادن وخاصة من الألمنيوم لقوته وخفة وزنه بعد أن كانت تصنع من الخشب ،

السفينة والمنصوص عليها في المعاهدات الدولية كمعاهدة لندن لسنة 1966م الخاصة بخطوط الشحن ، ليس الغرض منها المحافظة على البضائع فقط بل ثبات السفينة وتوازنها أيضاً ، ولذلك فإن إستخدام الحاويات النمطية Standerized Containers من شأنه تسهيل رصها في وسائل النقل المختلفة ومن بينها السفن وإنتقالها من سفينة لأخرى [1] .

وسبب توحيد أبعاد الحاويات حتى تتناسب مع وسائط النقل الموجودة سواء أكانت سفن أو أية مركبة أخرى ، حيث إن النقل متعدد الوسائط يعتبر النقل الأفضل لنظام النقل بالحاويات ، وعلى هذا الأساس ظهرت السفن حاملة الحاويات والمخصصة لنقل الحاويات بحراً [2] .

المفهوم القانوني للحاويات

وقد ظهر الخلاف حول التكييف القانوني للحاويات المنقولة على السفن وما إذا كانت تعتبر من ملحقات السفينة أم من ملحقات البضاعة التي تجمع داخلها ، ولقلة النصوص القانونية المتعلقة بنظام النقل بالحاويات ، فقد ذهب إتجاه في القضاء الى أن الحاوية جزء من السفينة ، فحكم محكمة النقض الفرنسية الصادر في 1964/10/12م يبين بأن الحاوية جزء من عنبر السفينة إذا ذكر في سند الشحن أنها تحتوي على العديد من الرزم ، كما أن القضاء الأمريكي ذهب في نفس الاتجاه [3] .

---

(1) وقد جرى العمل على أن يكون عرض الحاوية 8 أقدام وإرتفاعها 8 أقدام وطولها 20 أو 40 قدم ، وهناك بعض الحاويات تخرج عن هذه المقاييس مثل حاويات دار فوس Darvos والحاويات الشاذة Odd Containers وهي حاويات صغيرة بأحجام مختلفة خارجة عن المقاسات المعتمدة أنظر د . محمد السيد الفقى . تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات . مرجع سابق . ص 12 .

(2) وتعتبر سفينة Cateway City أول سفينة حاويات تنطلق في العمل ، حيث قامت برحلتها في أكتوبر 1957م بين مينائي نيويورك وهيوستن في الولايات المتحدة الأمريكية . أنظر د . عبد القادر حسين العطير . الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري . الدار الجامعية . 1983م، ص 32 .

(3) عبد القادر حسين العطير . مرجع سابق . ص 23 ، فقد جاء في قضيةNorth East Marine Terminal V Ralph Cputo المنظورة أمام المحمكة العليا للولايات المتحدة

والراجح فقهاً وقضاءً إن الحاوية لا تعتبر جزء من السفينة كما لا يمكن إدراجها في عداد البضاعة ، ولكنها عبارة عن مال يتخذ شكل التغليف وهي ليست كالتغليفات الأخرى العادية ، بل هي تغليف ذي طبيعة خاصة[1].

المطلب الثاني

الحاويات ومسئولية الناقل البحري

لم ينص القانون البحري الليبي على مسألة نقل البضائع بالحاويات ، ولكن المادة 211 منه تنص على أنه:«لا تطبق أحكام هذا الفرع الا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المكان المقصود».

فهذا النص يحدد المرحلة التي تخضع لأحكام القانون البحري بالمرحلة البحرية التي تنقضي بين الشحن والتفريغ ، ولكنها لا تسري على المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ ، ولكن القضاء في فرنسا ومصر قد أستقر منذ زمن طويل على أن عقد النقل البحري يشمل علاوة على المرحلة البحرية التي تفصل بين شحن السفينة وتفريغها المراحل السابقة على الشحن أو اللاحقة على التفريغ على النحو الذي تكون فيه هذه العمليات جميعها كلاً لا يتجزأ تسري عليه أحكام عقد النقل البحري ، وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحري [2] . بشرط أن يتولى الناقل نفسه القيام بالعمليات السابقة واللاحقة على عملية النقل البحري ، أما إذا قام بها أشخاص أخرون لحساب الشاحن أو المرسل اليه فإنها لا تكتسب صفة النقل البحري ولا تسري عليها شروط سند الشحن .

الأمريكية ، بأن الحاوية هي البديل الحديث لعنبر السفينة .

(1) محمد السيد الفقي . تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات . مرجع سابق . ص 16 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري .1983م، مرجع سابق . ص 260 .

وقد جرى العمل في النقل البحري المنتظم على ان يقوم الناقل بنقل الحاويات من مخازن الشاحن وشحنها على السفينة ثم تفريغها منها عند الوصول والعناية بها والمحافظة عليها لحين دخولها مخازن المرسل اليه ، وعندئذ يبدأ النقل من وقت تسليم الحاوية للناقل وينتهي عند تسليمها للمرسل اليه [1] .

وتتأثر مسئولية الناقل مقدم الحاوية بنوع العلاقة التي تربطه بالشاحن مستأجر الحاوية ، وذلك حسب النظام القانوني الذي تخضع له عملية النقل ، لإختلاف نطاق المسئولية من نظام قانوني لآخر .

فبالنسبة لمعاهدة سندات الشحن لسنة 1924 والقانون البحري الليبي ، فقد نصت المادة 1 / هـ من المعاهدة والمادة 211 من القانون البحري على أن مسئولية الناقل تكون في الوقت الذي ينقضي بين شحن البضاعة على متن السفينة وبين تفريغها ، فالناقل يسأل عن هذه الفترة من النقل البحري ، وبالتالي إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة داخل الحاوية قبل شحنها أو بعد تفريغها فإن الناقل لا يكون مسئولاً عنه .

أما إذا كانت عملية النقل تخضع لقواعد معاهدة هامبروج لسنة 1978م فإن الأمر يختلف حيث نصت المادة 4 / 1 على أن مسئولية الناقل تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ ، وتعتبر البضائع في عهدة الناقل طبقاً للفقرة الثانية من المادة المذكورة بدءاً من اللحظة التي يتلقى فيها البضائع من الشاحن أو من أي شخص ينوب عنه ، أو من سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن وتظل البضائع تحت حراسة الناقل حتى لحظة تسليمها الى المرسل اليه أو وضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل اليه البضائع من الناقل ، أو تسليمها الى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في

(1) محمد السيد الفقى . تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات . مرجع سابق . ص 23 .

ميناء التفريغ تسليم البضائع له ، ولذلك فإن معاهدة هامبورج قد أدخلت العمليات السابقة واللاحقة ضمن عملية النقل البحري .

تحديد مسئولية الناقل

تنص المادة 214 / 1 من القانون البحري على أنه يتم تحديد الحد الأقصى لمسئولية الناقل البحري على أساس كل طرد أو وحدة بمبلغ مائة جنيه ليبي أو أي مبلغ آخر يحدد بلائحة تصدر بعد نشر هذا القانون ما لم يصرح الشاحن عن نوع البضاعة وقيمتها قبل شحنها .

ويثور التسأول في هذاه الحالة بالنسبة للحلوية ، فهل تعتبر الحاوية وحدة أو طرد واحد أم أكثر بحسب عدد الطرود أو الوحدات الموجودة داخلها ؟ وكيفية حساب التعويض في هذه الحالة .

لقد استقر القضاء على أنه إذا كان محتوى الحاوية مفصلاً في سند الشحن سيما عدد الطرود الموجودة داخلها ، فإن الحد الأقصى لمسئولية الناقل يتم حسابه على أساس هذه الطرود أو الوحدات ، أما إذا يكن محتوى الحاوية مفصلاً في سند الشحن ، فإن كل حاوية تمثل بذاتها طرداً أو وحدة واحدة وذلك لحساب حدود المسئولية [1] .

وهذا ما أخذت به معاهدة هامبورج لسنة 1978م في المادة 2/6/أ كما أعتبرت الحاوية التي ليست مملوكة للناقل أو مقدمة من قبله وهلكت أو تلفت وحدة شحن مستقلة واحدة البند ب من الفقرة الثانية من المادة السادسة .

---

(1) ففي حكم لمحكمة إستئناف أبو ظبي في دولة الإمارات العربية المتحدة الصادر في 2/28 /1979م المسجل برقم 166 / 77 إستئناف في قضية شركة الضمان اللبنانية ضد أصحاب الباخرة سترايتفيوت ، جاء فيه عند إستعمال أوعية لنقل البضائع ويكون عدد الطرود او الوحدات التي بداخل وعاء النقل محددة في سند الشحن ، فإن تلك الطرود أو الوحدات هي التي تكون الأساس في تحديد مسئولية الناقل أو التعويض ، وفي الحالة التي لا تكون فيها عدد الطرود أو الوحدات مبينة في سند الشحن ، فإن وعاء النقل نفسه يكون بمثابة الطرد أو الوحدة التي تحدد على أساسها المسئولية والتعويض ، للمزيد أنظر د . عبد القادر حسين العطير . مرجع سابق . ص 304 .

المطلب الثالث

شحن الحاويات على سطح السفينة

من المشاكل التي ظهرت في نظام الحاويات والسفن الحاوية المتخصصة هي مسئولية مالك السفينة عندما ترص الحاويات على السطح وما إذا كان نقلها كذلك مسموح به حتى في غياب عرف ملزم أو إتفاق صريح بين الناقل والشاحن في هذا الشأن [1] .

وبالنسبة للسفن التقليدية فإن شحن البضائع على سطح السفينة كان يمكن أن يتم إذا كان قد نص في سند الشحن على ذلك او كان العرف يسمح به كنقل الأخشاب ، رغم ما كان يمكن أن يصيب البضائع من أضرار كالسرقة او البلل بمياه البحر او الأمطار أو السقوط في البحر ، وقد يؤدي الى إختلال توازن السفينة .

ولذلك كان الربان مسئولاً بصفة عامة عن اي ضرر يصيب البضاعة المشحونة على السطح ، ولو كانت القوة القاهرة هي المسبب المباشر في إحداث الأضرار ولا يمكن رفع المسئولية عنه إلا إذا كان هناك ترخيص من الشاحن بالشحن على سطح السفينة .

وقاعدة حظر الرص على سطح السفينة لا تطبق فقط على البضائع غير المغلفة أو المغلفة تغليفاً عادياً بل وأيضاً على الحاويات ، وتبرير ذلك انه قد تسقط الحاوية في البحر عرضاً وذلك بفعل العواصف والرياح العاتية ، وقد يترتب على هذه الحوادث مشاكل من نوع آخر لا سيما إذا كانت الحاويات تحمل مواد سامة وخطيرة مما يسبب ضرراً بالغاً بالبيئة البحرية [2] .

ولكن إذا كانت الحاوية محمكة الإغلاق ومرصصة بطريقة فنية جيدة وتأخذ مكانها الصحيح على سطح السفينة ، فإن تلك المخاطر تتناقص في هذه الحالة ، وبالنسبة لسفن الحاويات فقد استقر القضاء على أنه يجوز

---

(1) عبد القادر حسين العطير . مرجع سابق . ص248 .

(2) محمد السيد الفقى . مرجع سابق . ص 82 .

للناقل أن يرص الحاويات على سطح السفينة الحاوية لا يشكل أخلالاً بعقد النقل البحري وإن الرص قد أملته الضرورات العملية المستمدة من طبيعة بناء السفن الحاوية الحديثة [1] .

أما بالنسبة للسفن العادية فلا بد من أخذ موافقة الشاحن على شحن الحاوية على سطح السفينة ، والا يكون قد أرتكب خطأ يسأل عما ينشأ عنه من ضرر (المادة 123 من القانون البحري) ، ولذلك فإذا كان الناقل قد شحن الحاوية على سطح السفينة دون الحصول على موافقة الشاحن فإن أي شرط يتضمنه سند الشحن بعدم مسئوليته عن هلاك البضائع داخل الحاوية أو تلفها يعتبر باطلاً ، أما إذا كان الناقل قد حصل على موافقة الشاحن وثبت هذه الموافقة في سند الشحن فيجوز له إشتراط عدم المسئولية عن الآضرار التي تلحق بالبضاعة.

(1) عبدالقادر حسين العطير . مرجع سابق . ص 264 .

الباب الرابع

الأخطار البحرية

قد تتعرض السفينة أثناء قيامها بالرحلة البحرية لبعض الحوادث الأستثنائية التي تحتاج الى تنظيم قانوني خاص لأهميتها ، وأهم هذه الحوادث التي نظمها المشرع بقواعد خاصة هي التصادم البحري ، المساعدة البحرية ، الخسائر البحرية المشتركة ، وقد أفرد المشرع الباب السابع من القانون البحري للأخطار البحرية ، وسنقسم هذا الباب الى الفصول التالية : .

الفصل الأول : التصادم البحري.

الفصل الثاني : المساعدة البحرية.

الفصل الثالث : الخسائر البحرية المشتركة .

الفصل الأول

التصادم البحري

لم يكن التصادم من الحوادث البحرية المهمة عندما كانت السفن شراعية ، حيث إنه من النادر وقوع التصادم بين هذه السفن ولكن بعد التطور الذي شهدته صناعة السفن وزيادة عددها وتضاعف سرعتها وكبر أحجامها في الوقت الحاضر، أصبح خطر التصادم البحري يهدد السفن وإحتمال وقوعه كبير جداً مما يؤدي الى حدوث أضرار جسيمة للسفن والأشخاص والأموال التي عليها.

وقد شعرت الدول بضرورة توحيد أحكام التصادم البحري للقضاء على التنازع بين القوانين في هذا الشان ، حيث وضعت عدة معاهدات دولية منها معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري في 1910/9/23م وقد نقل القانون الليبي أحكام هذه المعاهدة الى القانون البحري في الفصل الأول من الباب السابع في المواد من 236 ـ 247 ، والمعاهدة الخاصة بسلامة الأرواح في البحار المعقودة في لندن سنة 1960م.

كما أنه قد أبرمت معاهدة في بروكسل في 1952/5/10م لمواجهة مشكلة الأختصاص عند وقوع التصادم ، وذلك بتوحيد الأختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى ، وكذلك معاهدة بنفس التاريخ لتوحيد قواعد الأختصاص المدني في مسائل التصادم .

وسنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث ، نبحث في الأول ماهية

التصادم البحري ونبحث في الثاني أحكام التصادم البحري وفي الثالث دعوى التصادم.

المبحث الأول

ماهية التصادم البحري

عرفت المادة 236 من القانون البحري التصادم البحري بأنه التصادم الذي يقع بين سفينتين أو أكثر وبغض النظر عن المياه التي حدث فيها التصادم.

وقد عرفته المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1910 الخاصة بالمسئولية عن التصادم البحري بأنه:«التصادم الذي يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم».

وقد أخذ القانون الليبي بالتعريف الوارد في المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1910م، ولكن لعدم وجود أنهار داخلية في ليبيا فقد نصت المادة 236 من القانون البحري على أن التصادم هو الذي يقع بين سفينتين أو أكثر ، كما حسمت المادة الخلاف الذي كان سائداً في الماضي حول المكان الذي يجب أن يحدث فيه التصادم حتى يعتبر تصادماً بحرياً ، فقد كان الفقهاء يرون ضرورة أن يقع التصادم في البحر ، ولكن المعاهدة اعتبرت التصادم بحرياً بغض النظر عن المياه التي يقع فيها أي سواء وقع في المياه الأقليمية أم في البحر وهو ما أخذ به المشرع الليبي .

يبدو مما تقدم بأن الشروط التي يجب ان تتوافر في الحادث حتى يعتبر تصادماً بحرياً بحسب ما ورد في معاهدة بروكسل لعام 1910 هي كما يلي :.

1- أن يكون التصادم بين منشأتين عائمتين

يشترط في التصادم أن يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية، لذلك لا يعتبر تصادماً بحرياً إذا كان بين

سفينة وبين جسم ثابت كرصيف أو صخور أو حاجز ثابت ، كما لا يعتبر تصادماً بحرياً إرتطام السفينة بجسم آخر عائم ليس له وصف السفينة أو المركب كالصنادل أو الحطام أو طائرة بحرية .

وقد يقع التصادم بين أكثر من منشأتين عائمتين كما نص على ذلك المشرع الليبي ، حيث قد تصطدم سفينة أولى بسفينة ثانية فتدفعها الى الأرتطام بسفينة ثالثة ، فإذا تصورنا بأن الارتطام كان بخطأ السفينة الأولى لا الثانية وإن الضرر يقع على السفينة الثالثة فإن لمالك السفينة الأخيرة أن يرفع دعوى التصادم على الأولى ، ويقال أن التصادم البحري قد وقع بالواسطة [1] .

2- أن تكون إحدى المنشأتين سفينة بحرية

لا يكفي لإعتبار الحادث تصادماً أن يحصل بين منشأتين عائمتين ، بل يجب أن تكون إحدى المنشأتين على الأقل سفينة ، سواء كانت صادمة أو مصدومة ، وسواء كانت تجارية أو سفينة صيد أو نزهة ، وكثيراً ما يقع التصادم في المياه الداخلية التي تجتازها السفن البحرية للوصول الى بعض الموانىء الهامة كميناء لندن وهامبورغ .

لذلك إذا إرتطمت سفينة بحرية بمركب ملاحة داخلية في البحر أو المياه الداخلية فإن الحادث يعتبر تصادماً بحرياً ، أما إذا إصطدم مركبان من مراكب الملاحة الداخلية أحدهما بالآخر ولو في البحر ، فإنه لا يعتبر تصادماً بحرياً ولا يخضع لأحكام القانون البحري ، وكما بينت المادة 236 من القانون البحري فإن التصادم يجب أن يكون بين سفينتين أو أكثر حتى يعتبر تصادماً بحرياً يخضع لأحكام القانون البحري .

وتطبق أحكام التصادم البحري أيضاً على التصادم الذي يحصل بين سفينتين تابعتين لنفس المجهز، إذ أن كلتا السفينتين تعد ذمة بحرية مستقلة ويؤمن عليها عادة لدى مؤمنين مختلفين [2] .

---

(1) على البارودي . القانون البحري . 1988م. مرجع سابق . ص 346 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 336 .

3- أن يكون التصادم مادياً

أي أن يحصل إرتطام أو إحتكاك مادي بين المنشأتين العائمتين ، وهذه إحدى الصور التي يعرف فيها التصادم ، أما الصورة الأخرى فقد نصت عليها المادة 241 من القانون البحري والتي جاء فيها (تطبق الأحكام السابقة على التعويض عن الأضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو لما على متنها من أشياء أو أشخاص بقيامها بحركة أو بإغفالها حركة او بعدم مراعاتها للقوانين أو اللوائح ، حتى ولو لم يقع التصادم) . ولذلك تسري أحكام التصادم البحري على الضرر اللاحق بالسفينة بسبب تلاطم الأمواج التي تحدثه سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها .

ورغم توافر الشروط السابقة فإن هناك حالات لا تطبق فيها أحكام القانون البحري على التصادم البحري الذي يقع وهي ما يلي : .

1- لا تطبق أحكام التصادم البحري على السفن الحربية أو السفن العائدة للدولة والمخصصة للمصلحة العامة (المادة 244 من القانون البحري).

2- لا تطبق أحكام التصادم أيضاً في حالة وجود رابطة تعاقدية وقع بسببها التصادم ، كالتصادم بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ، إذ أن أحكام المسئولية هنا تستند الى العقد وكيفية تنفيذه ، كذلك لا تسري أحكام التصادم بين سفينة الإرشاد وبين السفينة التي تستخدمها .

المبحث الثاني

أحكام التصادم البحري

تتعدد الأسباب التي تؤدي الى وقوع التصادم البحري ، وإذا كانت أكثر الحالات تنشأ عن خطأ أحدى المنشأتين العائمتين فإن التصادم قد يقع نتيجة خطأ مشترك بين هاتين المنشأتين ، كما قد يقع التصادم نتيجة قوة قاهرة وأخيراً قد يكون التصادم مشتبه في أساسه ، وسنفصل كل حالة من هذه الحالات .

1- التصادم بسبب خطأ إحدى المنشأتين

المبدأ أنه إذا وقع التصادم بسبب خطأ إحدى السفينتين ، تلتزم السفينة التي إرتكبت الخطأ بتعويض الأضرار الناشئة عنه (المادة 238 من القانون البحري) .

والخطأ قد يكون منسوباً الى ربان السفينة[1] أو أحد ضباطها ، مثل عدم السماح بإعطاء الأولوية بالمرور للسفينة التي لها حق الأولوية ، أو عدم إستعمال الاشارات المتعارف عليها عند تقابل سفينتين ، وقد يكون منسوباً الى مجهز السفينة نفسه ، كأن يسمح بسفر السفينة وهي غير صالحة للملاحة .

ويكون المجهز مسئولاً عن التصادم الذي يقع بسبب خطأ من المرشد ، ولو كان الإرشاد إجبارياً حيث تنتفي معه حرية الربان في الإستعانة بالمرشد أو عدم الإستعانة به ، ذلك أن قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناوراتها تبقى للربان رغم وجود المرشد الذي تنحصر مهمته بتزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب الإتباع ، وقد نصت المادة 240 من

---

(1) ومن أهم القضايا التي نظرت أمام المحاكم البريطانية ، حادث التصادم بين السفينتين « Mitra Marigo» ضد « Fritz thyssen » حيث حكم بأن تصرف الربان الخاطىء هو الذي تسبب في غرق السفينة . للمزيد أنظر الربان الدكتور . محمد عبد الفتاح ترك . التصادم البحري . مرجع سابق، ص 132 .

القانون البحري على هذا الحكم بقولها :«إذا وقع تصادم نتيجة خطأ السائق بقيت المسئولية كما هي مقررة في المواد السابقة ولو كان حضور هذا السائق إلزاميا».

وقد إستبعد المشرع جميع القرائن على الخطأ ، فنصت المادة 245 من القانون البحري على أنه ليست هناك أية قرينة على الخطأ فيما يتعلق بالمسئولية عن التصادم .

ويترتب على ذلك أن للمدعي في دعوى التصادم أن يقيم الدليل على خطأ الربان أو مجهز السفينة التي تسببت في وقوع التصادم ، وهذا النص من شانه إستبعاد العمل بالقرائن التي دأب القضاء على الأخذ بها ، مثل إفتراض خطأ السفينة التجارية عند تصادمها مع سفينة شراعية أو إفتراض خطأ السفينة السائرة عند تصادها مع سفينة راسية أو منشأة عائمة غير مخصصة للملاحة البحرية [1] .

2- التصادم بسبب خطأ مشترك بين المنشأتين

قد يقع التصادم بسبب خطأ مشترك بين المنشأتين المتصادمتين ، كأن يخطأ ربان كل سفينة من السفينتين في المناورات اللازمة لحركة سفينته مما أدى الى وقوع التصادم .

وقد نصت المادة 1/239 من القانون البحري على أنه :«إذا كان الخطأ مشتركاً قدرت مسئولية كل سفينة بنسبة مدى الخطأ الذي إرتكبته ، وإذا تعذر تقدير هذه النسبة أو إذا ظهر تساو في الأخطاء وزعت المسئولية حصصاً متساوية».

وتقضي الفقرة الثانية من نفس المادة بأن الأضرار التي تصيب السفينة أو البضائع أو الأمتعة أو أموال البحارة أو الركاب أو غيرهم والموجودة على متن السفينة تتحملها السفن المخطئة بالنسبة المقررة في الفقرة الأولى ودون تضامن بالنسبة للغير ، وفي هذا خروج عن القواعد العامة في تضامن

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . 339 ، هاني دويدار . مرجع سابق . ص 318 .

المسئولين عن الفعل الضار إذا تعددوا (المادة 172 من القانون المدني) فعلى المضرور من التصادم في هذه الحالة أن يقوم بتقسيم مطالبته على كل المسئولين عنه .

ولكن المادة 3/239 من القانون البحري تقرر التضامن بين المسئولين بالنسبة للأضرار البدنية ، على أن يكون لمن دفع حصة أكثر من التي كان عليه أن يتحملها في النهائية حق الرجوع للمطالبة بالفرق ، فالتضامن بين السفن المخطئة في هذه الحالة جاء لأسباب إنسانية حتى يستطيع المصاب سواء أكان من الركاب او من الملاحين أن يحصل على التعويض .

3- التصادم نتيجة القوة القاهرة

القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه وتفاديه ولا يد للمدين في حدوثه ، وقد يقع التصادم نتيجة القوة القاهرة وهو ما يعرف بالتصادم القهري كوجود ضباب كثيف تنعدم فيه الرؤية أوهبوب عاصفة عاتية .

وقد نصت المادة 237 من القانون البحري على أنه إذا وقع التصادم عرضاً أو سببته قوة قاهرة فإن الضرر الذي ينشأ عنه يتحمله من أصابه الضرر ، فتتحمل كل سفينة من السفن المتصادمة ما أصابها من ضرر ، وهذا الحكم هو تطبيق للقواعد العامة التي تعفي المدين من المسئولية إذا كان الضرر قد نشأ عن القوة القاهرة .

4- التصادم نتيجة السبب المجهول

والتصادم المشتبه بأسبابه فهو الذي لا يمكن تعيين سببه على وجه التحقيق ، فلا يمكن معرفة ما إذا كان راجعاً الى قوة قاهرة أو الى خطأ أحد الربانين أو الى خطأ مشترك بينهما [1]، وقد الحق القانون البحري الليبي التصادم المشتبه باسبابه بالتصادم القهري أي بسبب القوة القاهرة ومن ثم فإن الضرر الذي ينشأ عن التصادم يتحمله من أصابه ، فتتحمل كل سفينة من السفن المتصادمة ما أصابها من ضرر (المادة 237 من القانون البحري).

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م، مرجع سابق . ص 338 .

ولا يشترط في التصادم في هذه الحالة أن تكون السفن المتصادمة في حالة حركة ، حيث يعمل بنص المادة 237 من القانون البحري إذا كانت السفن أو إحداها راسية حين التصادم بها ، وبذلك يتأكد إمتناع الأخذ بقرينة خطأ السفينة المتحركة عند إصطدامها بسفينة راسية ، فطالما أن سبب التصادم مجهول أو غير ثابت بدليل قاطع لا يجوز إفتراض خطأ أي من السفن المتصادمة .

الالتزام بالمساعدة في حالة التصادم

تفرض المادة 242 من القانون البحري على ربان كل سفينة إصطدمت بسفينة أخرى أن يغيث ركابها وبحارتها بقدر ما يتيسر له ذلك ما دام لا يعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدي ، وتوجب المادة 243 من القانون البحري على الربان أيضاً أن يعلم السفينة الأخرى بقدر المستطاع بأسم سفينته ومربطها والمرفأ القادمة منه والمرفأ الذاهبة اليه ، وتضيف أن صاحب السفينة لا يعد مسئولاً بمجرد مخالفته الأحكام السابقة .

المبحث الثالث

دعوى التصادم

تمنح المادة 246 من القانون البحري الليبي الحق للمدين في رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام ثلاث محاكم حسب إختياره .

1 . محكمة المدعى عليه .

2 . محكمة مربط السفينة الصادمة ، أي محكمة الميناء الذي تم تسحيل السفينة فيه بإعتباره موطناً لها .

3 . محكمة مكان التصادم إذا وقع التصادم في المياه الإقليمية الليبية.

وإذا دخلت إحدى السفن بعد تصادمها الى ميناء ليبي ، فإن محكمة هذا الميناء تكون مختصة بإجراء التحقيق والكشف الفني (المادة 246 من القانون البحري).

ولم يخضع المشرع الليبي دعوى المسئولية عن التصادم لأي إجراء ، فقد أكدت المادة 245 من القانون البحري ذلك صراحة ، حيث نصت على أن «دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التصادم لا تخضع لإحتجاج ولا لمعاملة أخرى ولا تترتب أية قرينة خطأ خاصة لجهة مسئولية التصادم».

وقد قرر القانون البحري تقادماً قصيراً تنقضي به دعوى التصادم ، فنصت المادة 1/247 على أن دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التصادم تسقط بإنقضاء سنتين من تاريخ الحادث ، كما نصت المادة المذكورة في الفقرة الثانية على أن دعوى الرجوع المنصوص عليه في الفقرة الثالثة من المادة 239 والمتعلقة بتحمل السفن المخنطة المسئولية التضامنية تجاه الغير عن الأضرار البدنية أو الوفاة والتي ترفعها إحدى السفينتين على الأخرى ، فتسقط بعد مرور سنة على يوم الدفع .

الفصل الثاني
المساعدة والإنقاذ البحري

تتعرض السفن أثناء قيامها بالرحلة البحرية لاخطار كثيرة تضطرها لطلب المساعدة من السفن الأخرى الموجودة في البحر ، وحيث إن هذه الأخطار من طبيعة الرحلات البحرية فقد استقر العرف البحري على أن تقديم المساعدة يعد التزاماً أخلاقياً ، ثم بدأت التشريعات البحرية تنص على هذا المبدأ ، وقد تقرر الإلتزام بالمساعدة أول الأمر في حالة التصادم إذ فرضت التشريعات على كل ربان سفينة تصطدم بغيرها الإلتزام بتقديم مساعدة للسفينة الأخرى ، ثم جاءت معاهدة بروكسل بشان التصادم لسنة 1910م فأوجبت على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وبحارتها وركابها بقدر ما يكون ذلك في إستطاعته ، وبدون أن يعرض سفينته أو بحارتها أو ركابها لخطر جدي (المادة 7 من المعاهدة) وقد نص المشرع الليبي على هذا الحكم في المادة 242 من القانون البحري.

ثم ظهرت الحاجة لجعل المساعدة إلتزاماً قانونياً لا في حالة التصادم فقط بل في جميع الحالات ، وانتهى الأمر بعقد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في 1910/9/23م وقد وردت الأحكام الخاصة بالمساعدة والإنقاذ في القانون الليبي في المواد من 248 ـ 257.

وسنقسم هذا الفصل الى أربعة مباحث نوضح في الأول تعريف المساعدة البحرية وفي الثاني الإلتزام بالمساعدة البحرية وفي الثالث نبحث مكافأة المساعدة ، وفي المبحث الرابع نبحث تحديد مكافأة المساعدة .

المبحث الأول

تعريف المساعدة البحرية

عرفت المادة 248 من القانون البحري المساعدة البحرية بأنها هي التي تقوم بها إحدى السفن لمساعدة أو إنقاذ سفينة أخرى في خطر أو إنقاذ الأشياء الموجودة على متنها أو أجرتها أو أجرة ركابها حتى في حالة ترك بحارتها لها .

وحيث إن المساعدة البحرية تعطى حقاً في المكافأة لصالح السفينة التي قامت بها فلا تطبق أحكام المكافأة إلا توفرت في المساعدة شروط معينة نصت عليها المادة المذكورة وهذه الشروط هي :

1- أن تكون المساعدة بين سفينتين

فيجب أن تقدم المساعدة من قبل سفينة ، فلا يعد من المساعدة إلقاء الحبال من البر الى السفينة المنكوبة ، ولا يعتبر من قبيل المساعدة البحرية إنتشال الحطام إذ ليس له وصف السفينة .

ولا يشترط في المساعدة البحرية أن تكون عملاً مادياً كما يرى البعض [1] والتي تأخذ صورة القطر في العادة ، وذلك بأن تقطر السفينة التي تقوم بالمساعدة السفينة المنكوبة حتى تصل الى بر الأمان ، أو إصلاح أعطال السفينة أو المساعدة في تخفيف حمولتها أو نقلها أو السماح بصعود الأشخاص على متن السفينة المنقذة وتركهم للسفينة الغارقة .

لذلك يمكن أن يكون من قبيل المساعدة البحرية تقديم المعلومات للسفينة الضآلة والتي فقدت القدرة على الإتصال بحيث أصبحت هائمة في البحر يتهددها خطر الهلاك الجدي [2] .

---

(1) أنظر في ذلك: مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 350 .

(2) علي البارودي . مبادىء القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 358 ، فايز نعيم

ورغم أن المادة 248 من القانون البحري لم تتعرض لمساعدة الأشخاص الا أنه يمكن أن تعد من قبيل المساعدة البحرية الأعمال التي يقوم بها اشخاص منفردون لإنقاذ سفينة ، من أمثلة ذلك غوص أحد الأشخاص لإصلاح عطل لحق بالسفينة [1] .

ولا تعد مساعدة بحرية الا المعونة التي تقدم لسفينة ، ولا يقصد بذلك المنشأة ذاتها فحسب ، بل الأشياء الموجودة على ظهرها وأجرتها وأجرة نقل الركاب كما تنص المادة ، ومن غير المفهوم أن تقدم المساعدة لأجرة السفينة وأجرة نقل الركاب ، بيد أن المقصود بذلك أن أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب وقد أنقذت مع السفينة وحمولتها فإنه يجب مراعاتها في تحديد المكافأة، وتطبق أحكام المساعدة ولو كانت السفينة قد هجرها بحارتها [2].

لذلك لا تعد مساعدة بحرية المساعدة التي يقدمها مركب من مراكب الملاحة الداخلية ولو تمت في البحر ، ولكن المساعدة التي تقدم من مركب من مراكب الملاحة الداخلية الى سفينة بحرية أو التي تقدم من طائرة مائية الى سفينة بحرية مساعدة بحرية [3] .

وإذا قدمت سفينة مساعدة لسفينة أخرى مملوكة لنفس المجهز (السفن الشقيقة) فإنها تكون مساعدة بحرية، أي أن الصلة بين السفينتين لا تغير من توافر شروط المساعدة ، حيث تستحق السفينة التي قدمت المساعدة المكافأة التي نص عليها القانون رغم كون السفينتين عائدة لمجهز واحد ، وقد نصت على ذلك المادة 252 من القانون البحري بقولها:«يستحق الجعل وإن وقعت المساعدة أو الإنقاذ بين سفن مالك واحد».

2- أن تكون إحدى السفينتين في حالة خطر

إن تعرض السفينة للخطر هو الذي يؤدي الى المساعدة البحرية ، فإذا لم يكن هناك خطر تتعرض له السفينة فلا مجال لتطبيق أحكام المساعدة البحرية.

رضوان . مرجع سابق . ص 472 ، هاني دويدار . مرجع سابق . ص 333 .

(1) فايز نعيم رضوان . مرجع سابق . ص473 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 351 .

(3) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 629 .

والخطر المقصود عند الكلام عن المساعدة البحرية هو خطر الهلاك ، كأن تكون السفينة مشرفة على الغرق أو شب حريق فيها أو فقد الربان سيطرته عليها بسبب الأحوال الجوية ، لذلك لا يعتبر من قبيل المساعدة البحرية تقديم العلاج لبعض الأشخاص المصابين بأمراض أو جروح لا تهدد حياتهم أو من أجل تفادى التلف الذي قد يلحق بالبضاعة [1] .

ولا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة ان يكون حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع ، فإذا تعطلت محركات السفينة في عرض البحر ، فليس هناك خطر حال يحدق بالسفينة ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع ، إذ قد تهب عاصفة تؤدي الى هياج البحر فتتعرض السفينة الى الهلاك ، فقطر السفينة في هذه الحالة الى ميناء لإصلاحها يعتبر من قبيل المساعدة البحرية ، ولكن إذا تعطلت محركات السفينة على مقربة من الميناء وكان من الممكن الأتصال بسلطات الميناء من أجل قطرها ، فإن تدخل سفينة أخرى لقطرها لا يعتبر مساعدة بحرية .

(1) هاني دويدار . مرجع سابق . ص 336 .

المبحث الثاني

الالتزام بالمساعدة

لم يكن الإلتزام بالمساعدة البحرية مقرراً كالتزام قانوني سواء بالنسبة للأشخاص أو الأموال الموجودة في البحر والعرضة للخطر ، لأن الشخص لا يلتزم طبقاً للقواعد العامة إلا بعدم الإضرار بالغير ، فلا يلتزم بتقديم المعونة للأشخاص أو بإنقاذ الأموال المعرضة للخطر ، ولكن متى قام شخص بإنقاذ مال من خطر الهلاك ، يكون له طبقاً للقواعد العامة أن يسترد ما تكبده من مصاريف في إداء هذا العمل ، وأن يعوض عن الضرر الذي لحقه بسبب قيامه بالعمل تطبيقاً لإحكام الفضالة .

بيد أنه نظراً لما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة في الأرواح والأموال ، مع إمكان تقديم المعونة من سفينة لأخرى ، ونظراً لأن القانون البحري يقرر منذ ما يزيد على الفى سنة مكافأة سخية لمن يقوم بالإنقاذ البحري ، فقد أنتهى هذا القانون الى فرض الإلتزام بالإنقاذ منذ ما يزيد على قرن من الزمان [1] .

لذلك فإن معاهدة بروكسل لسنة 1910م ترتب إلتزاماً على عاتق كل ربان بالمساعدة في حالة التصادم والتزاماَ بإنقاذ الأشخاص في حالة الخطر ، والتي أخذ عنها القانون البحري الليبي .

1- الإلتزام بالمساعدة في حالة التصادم

فرضت المادة 242 من القانون البحري إلتزاماً على عاتق الربان بالمساعدة في حالة التصادم بقولها :«على ربان كل سفينة إصطدمت بغيرها أن يغيث السفينة الأخرى وبحارتها وركابها بقدر ما يتيسر له ذلك ما دام لا يعرض سفينته وبحارته وركابه لخطر جدي»، ويظهر أن الإلتزام بالمساعدة في هذه الحالة يشمل السفينة والبحارة والركاب .

(1) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 618 .

2- الإلتزام بإنقاذ الأشخاص

وقد نصت عليه معاهدة بروكسل بشأن المساعدة والإنقاذ لسنة 1910 في المادة 11 حيث تقضي «يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك بإستطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء». ولا يوجد نص مماثل له في القانون البحري الليبي .

والواقع إن إنقاذ الأشخاص المعرضون للخطر في البحر واجب إنساني في الدرجة الأولى ، والإلتزام هنا يقع على عاتق الربان ، أما المجهز نفسه فلا يعتبر مسئولاً .

المبحث الثالث

مكافأة المساعدة

سواء أكانت المساعدة البحرية إختيارية أو إجبارية فإنها تنشىء حقاً في المكافأة لصالح السفينة التي قامت بتقديمها ، ولا تستحق السفينة المنقذة مكافأة الا إذا أتت المساعدة بنتيجة مفيدة .

وفي ذلك تنص المادة 249 من القانون البحري على أنه:«يترتب على كل عمل من أعمال المساعدة أو الإنقاذ اداء جعل معقول إذا نتج عنه نفع ولا يستحق أي جعل إذا لم تتأت منفعة من المساعدة أو الإنقاذ .

وفي جميع الأحوال لا يجاوز المبلغ الواجب دفعه قيمة الأشياء المنقذة».

وعلى ضوء ذلك سنقوم بتحديد الأساس القانوني لمكافأة المساعدة ، وشروط استحقاقها، وكيف يتم تحديدها وتوزيعها والوفاء بها في المطالب التالية .

المطلب الأول

الأساس القانوني للمكافأة

ثار الخلاف حول الأساس القانوني لمكافأة المساعدة ، خاصة إذا لم يكن قد تم الإتفاق عليها مسبقاً ، فقد ذهب البعض الى أن أساس إستحقاق المكافأة هو الفضالة [1] .

ولكن يرد على ذلك بأن الفضالة عمل إختياري يقوم به الفضولي

---

(1) علي البارودي . القانون البحري . مرجع سابق . 1988م، ص 364 .

لحساب شخص آخر من تلقاء نفسه دون أن يكون ملزماً بذلك (المادة 191 من القانون المدني الليبي)، أما المساعدة فقد تكون إختيارية في بعض الحالات وقد تكون إلزامية بنص القانون في حالات أخرى ، كما أن الفضولي لا يستحق إلا النفقات التي سوغتها الظروف وتعويضاً عن الضرر الذي لحقه بسبب قيامه بالعمل (المادة 198 من القانون البحري الليبي) في حين أن المساعدة تعطي الحق في مكافأة تتجاوز النفقات .

وذهب رأي آخر الى القول بأن أساس مكافاة المساعدة هو الإثراء بدون سبب ، ولكن هذا القول لا يمكن الأخذ به لأن من أثرى لا يلتزم إلا بالقدر الذي أثرى به (المادة 182 من القانون المدني الليبي) وأنه لو طبقت قواعد الإثراء بحذافيرها لوجب إعطاء السفينة المنقذة قيمة السفينة التي أنقذت بأكملها ، وهذا غير معقول[1] .

ولذلك فإن أساس مكافأة المساعدة تكمن في كون المساعدة البحرية نظام أصيل خاص بالقانون البحري ولا ينتمي الى القواعد العامة في القانون المدني وذلك فيما يتعلق بالإلتزام بالمساعدة أو بالمكافأة عنها .

المطلب الثاني

شروط إستحقاق المكافأة

لا تستحق المكافاة للسفينة المنقذة إلا إذا توفرت الشروط الضرورية لإستحقاق المكافأة وهي كما يلي : .

1- أن تؤدي المساعدة الى نتيجة مفيدة وهذا ما نصت عليه المادة 1/249 من القانون البحري حيث إن المادة تشترط أن يتم فعلاً إنقاذ السفينة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على ظهرها

ولا يشترط لإستحقاق المكافاة أن يكون الإنقاذ كاملاً ، فمن ينقذ

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991 . مرجع سابق . ص 354 .

البضائع أو ملحقات السفينة دون إنقاذ السفينة ذاتها ، يستحق المكافأة لأن النتيجة في هذه الحالة مفيدة جزئياً [1] .

وإذا لم ينتج عن المساعدة نتيجة مفيدة ، فإن السفينة المنقذة لا تستحق أية مكافأة ، ولكن هذا لا يمنع من المطالبة بإسترداد المصروفات التي تم صرفها والحصول على تعويض عن الضرر الذي لحقها بسبب قيامها بالعمل طبقاً لأحكام الفضالة (المادة 198 من القانون المدني) .

2- الا تكون السفينة المغاثة قد رفضت المساعدة ، وهذا ما نصت عليه المادة 250 من القانون البحري بقولها:«لا يحق أي جعل للأشخاص الذين يشتركون في أعمال المساعدة إذا كانت السفينة المغاثة قد منعتهم عن إغاثتها منعاً صريحاً ومعقولاً»، فمن حق السفينة المغاثة أن ترفض المساعدة المقدمة لها وتحاول أن تنقذ نفسها من الخطر الذي تواجهه بوسائلها الخاصة ، لذلك إذا قدمت المساعدة ورفضتها السفينة المغاثة فلا تستحق السفينة التي قدمت المساعدة أية مكافاة ، ولكن يجب أن يكون الرفض صريحاً ومعقولاً ، وبالتالي إذا كانت السفينة تشرف على الغرق ورفض ربانها المساعدة المعروضة عليه تفادياً لدفع المكافأة ، فإن رفضه هذا لا يمكن قبوله ، وتستحق المكافأة على المساعدة التي تقدم رغم وجود المعارضة في هذه الحالة .

3- الا تكون المساعدة بسبب خطأ من السفينة المنقذة، فقد نصت المادة 2/255 من القانون البحري على أنه:«وللمحكمة أن تنقص الجعل أو تبطله إذا تبين إن الإنقاذ أو المساعدة إقتضاها خطأ المنقذين، أو إذا قدم هؤلاء على إرتكاب سرقات أو على إخفاء اشياء مسروقة أو على غيرها من أعمال الاجرام أوالأحتيال».

فإذا تسببت السفينة المنقذة بخطئها في وضع السفينة المغاثة في حالة الخطر، كما في حالة التصادم الناشىء عن الخطأ، فإن المساعدة التي تقدمها في هذه الحالة لا تستحق عنها أية مكافأة، وذلك لأن السفينة المنقذة لم تفعل في هذه الحالة أكثر من إصلاح الضرر الناشىء عن خطئها أو

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 355 ، على البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 365 .

التخفيف من آثاره .

4- الا تكون المساعدة تنفيذاً لإلتزام قانوني ، وهذا ما تنص عليه المادة 251 من القانون البحري بقولها :«لا يحق اي جعل للسفينة القاطرة من مساعدتها أو إنقاذها للسفينة المقطورة بها أو شحنتها ، ما لم تقم بأعمال غير معتادة لا يمكن إعتبارها تنفيذاً لعقد القطر». فالسفينة القاطرة لا تستحق أية مكافأة في حالة مساعدتها السفينة المقطورة بها أو لحمولتها ، إلا إذا أدت تلك القاطرة أعمالاً غير معتادة لا يمكن إعتبارها تنفيذاً لعقد القطر ، مثل قيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة او بتخفيف حمولتها لتعويم السفينة المقطورة .

وعلى هذا الأساس لا يستحق الملاحون أية مكافأة نتيجة لقيامهم بإعمال المساعدة لإنقاذ السفينة التي يعملون على متنها ، لأن هذا الإلتزام مفروض عليهم بمقتضى عقد العمل البحري الذي يربطهم بمجهز السفينة ، وتنص المادة 2/136 من القانون البحري على ان الملاح ملزم بالعمل على إنقاذ السفينة والشحنة .

5- الا تكون المساعدة مقدمة للأشخاص ، وعلى هذا تنص المادة 1/256 من القانون البحري حيث جاء فيها :«لا يستحق أي جعل على إنقاذ الأشخاص» فقد رأى المشرع أن إنقاذ الأرواح البشرية واجب إنساني ، وأن قيمة الأرواح البشرية لا تقدر بثمن كالأشياء الأخرى ، لذلك لم يجعل أية مكافاة على إنقاذ الأشخاص ، ولكن الفقرة الثانية من المادة 256 من القانون البحري بينت الحالة التي تقدم فيها المساعدة للأشخاص والأموال معاً وهي الحالة الغالبة ، فنصت على أنه لمنقذي الأرواح البشرية المتدخلين في معرض الأخطار نفسها حق في حصة عادلة من المكافأة التي تمنح لمنقذي السفينة وشحنتها وتفرعاتها ، إذ أن منقذي الأرواح البشرية قد تعرضوا لنفس المخاطر التي تعرض لها منقذي الأموال ، فمن العدالة أن يستحقوا نصيباُ من المكافاة .

المبحث الرابع

تحديد مكافاة المساعدة

إن تحديد مكافأة المساعدة حسب ما نصت عليه المادة 1/353 من القانون البحري تكون أما بإتفاق الطرفين أو بواسطة المحكمة ، وإذا كانت السفينة المنقذة أجنبية يخضع توزيع المكافأة بين صاحبها وربانها ومستخدميها لقانون دولتها.

تحديد المكافأة بإتفاق الطرفين

تنص المادة 254 من القانون البحري على أن:«للمحكمة أن تلغي أو تعدل ، بناءً على طلب أحد المتعاقدين ، كل إتفاق على مساعدة أو إنقاذ نشأ في وقت الخطر وتحت تأثيره إذا اعتبرت أن شروط الإتفاق غير عادلة .

ولها أيضاً في جميع الأحوال بناءً على طلب الجهة ذات الشأن أن تلغي أو تعدل الإتفاق إذا ثبت لها حصول رضاء أحد بسبب غش أو إحتيال أو كتم معلومات او إذا كان الجعل مرهقاً ولا يتناسب مع الخدمة المقدمة».

ومن النص المذكور ، يظهر أن للمحكمة أن تلغي أو تعدل الإتفاق الذي تم عقده وقت الخطر وتحت تاثيره ، إذا رأت أن شروط الإتفاق غير عادلة ، كذلك إذا ثبت للمحكمة أن رضا أحد الطرفين قد شابه عيب بسبب الغش أو الإحتيال أو كتمان للمعلومات ، وكذلك إذا وجدت أن المكافاة المتفق عليها مبالغاً فيها ولا تتفق واالمساعدة التي قدمت للسفينة المغاثة .

تحديد المكافأة من قبل المحكمة

إذا لم يوجد إتفاق على تحديد المكافأة بين الطرفين ، تقوم المحكمة بتحديدها وتبين المادة 255 من القانون البحري الأسس التي يجب أن تراعيها المحكمة عند تقدير المكافأة . وهذه الأسس كما يلي :

الأساس الأول ، يتضمن مجموعة من العناصر التي عددتها المادة 255 من القانون البحري وهي الفائدة التي تحققت، الجهود التي قدمتها

السفينة المنقذة ، الخطر الذي كان يحيق بالسفينة التي تم إنقاذها وركابها وبحارتها وحمولتها ، الخطر الذي كان يحيق بالسفينة المنقذة نفسها ، المدة التي إستغرقتها عملية الإنقاذ ، المصاريف التي أنفقتها السفينة المنقذة كثمن الوقود وأجور الطاقم الأضافية ، الأضرار التي لحقت بالسفينة أو طاقمها ، مخاطر المسئولية التي تعرض لها المنقذون سواء قبل الشاحنين او قبل الغير ، قيمة الأدوات التي إستعملها المنقذون ، وأخيراً نوع الخدمة المخصصة لها السفينة المنقذة إذا أقتضى الأمر ذلك ، حيث إن السفن المخصصة للإنقاذ تستحق مكافاة أكبر من السفن العادية ، ذلك أن مكافأت الإنقاذ هي كل ما تحصل عليه من ربح وما يتم تجهيزها من أجله .

الأساس الثاني ، وقد نصت المادة 255 من القانون البحري عليه وهو قيمة الأشياء التي أنقذت ، إذ ينبغي أن يراعى في تقدير المكافاة أن تكون نسبة من هذه القيمة التي لولا المساعدة التي قدمت لهلكت ، وهذا الأساس هو الذي يرفع قيمة المكافاة المستحقة للسفينة المنقذة الى قدر لا يصل اليه في العادة ، التقدير المجرد المبني على عناصر الأساس الأول ، فتقدر قيمة السفينة والحمولة التي إنقذت ويعطى للمنقذ نسبة مئوية من هذه القيمة ، ولم يحدد القانون نسبة ثابته بالنسبة للأشياء المنقذة التي تدخل في تقدير المكافاة ، ولذلك فالأمر متروك لتقدير المحكمة .

ولا يجوز بأي حال من الأحوال أن يزيد المبلغ الواجب دفعة على قيمة الأشياء المنقذة (المادة 249 / 2 من القانون البحري) .

توزيع المكافأة

يحدد العقد او المحكمة النسبة التي توزع بها المكافأة بين المنقذين أو بين مالكي كل سفينة منقذة وربانها وبحارتها (المادة 1/253 من القانون البحري) وإذا كانت السفينة المنقذة أجنبية خضع التوزيع بين صاحبها وربانها ومستخدميها لقانون دولتها (المادة 2/253 من القانون البحري) .

وتعتبر مكافاة المساعدة التي تستحقها السفينة المنقذة من الديون الممتازة في المرتبة الثالثة (المادة 48 من القانون البحري).

وتتقادم دعوى المطالبة بمكافاة المساعدة بإنقضاء سنة من يوم إنتهاء أعمال المساعدة أو الإنقاذ .

الفصل الثالث

الخسائر البحرية المشتركة (العوار)[1]

يعتبر نظام الخسائر المشتركة من النظم الأصيلة للقانون البحري ، فقد عرف هذا النظام لدى الفينيقين الذين جابوا البحر الأبيض المتوسط ، وأنتقل من فينيقيا الى اليونان وظهر أول تشريع خاص بنظام الخسارات المشتركة في قانون رودس عام 916 قبل الميلاد حيث تناول هذا النظام بشكل أكثر تفصيلاً وأعتبر أول مصدر تاريخي مدون بشكل منظم للخسائر المشتركة [2] ، وقد كانت رودس مستعمرة فينيقية لمدة طويلة قبل أن يسيطر عليها الرومان وينقلوا هذا النظام الى مجموعة جيستنيان ، ومن هذه المجموعة إنتقل الى غرب البحر الأبيض المتوسط حيث دون في قنصلية البحر في القرن الرابع عشر ، ثم ظهر هذا النظام في القانون الفرنسي سنة 1681 في عهد لويس

---

(1) يرجع فقهاء اللغة لفظ العوارية Average الى تعبير إيطالي هو Avere والذي تطور الى مصطلحى Avaria أو Averia واللذان ظهرا في القواميس الإيطالية منذ عام 1341 ليعطوا دلاله على خسائر أو نفقات تنفق في سبيل السلامة العامة ، وكذلك تعبير آخر هو Avrea الذي يشير الى المعاونة ، ويرى عديد من المحللين إن هذه الألفاظ يمكن إرجاعها الى لفظ « العوارية « العربي والمشتق من من لفظ « عوار « بمعنى خسارة ، ولم يستخدم لفظ عوارية Average في القانون الأنجليزي الا منذ عام 1799م ثم أنتقل الى بعض التشريعات الأخرى ، ولا يعني ذلك أن تاريخ المصطلح هو تاريخ نظام العوارية لانه نظام قديم جداً ، أنظر طارق سيف . الخسارة البحرية المشتركة . دار الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية . 2004م، ص 13 .

(2) طارق سيف . مرجع سابق . ص 13 .

الرابع عشر ، ثم إنتقل الى القانون التجاري الفرنسي الصادر سنة 1807م ومنه انتقل الى القوانين الأخرى .

وعلى المستوى الدولي لم تبرم معاهدة دولية خاصة بالخسائر المشتركة ، إلا أن جمعية القانون الدولي وضعت قواعد تنظم هذا الموضوع في مؤتمر عقد في يورك في إنجلترا سنة 1864م وآخر في أنفرس[1] في بلجيكا سنة 1877م ، حيث سميت هذا القواعد (بقواعد يورك وأنفرس) . وقد لاقت هذه القواعد قبولاً دولياً ، رغم أنها ليست لها صفة الإلزام ، فقد حلت محل النصوص القانونية في معظم الدول بإتفاق ذوي الشأن على إتباعها ، وقد تعرضت هذه القواعد للتعديل أربع مرات، الأولى في ستوكهولم سنة 1924م، والثانية في امستردام سنة 1950م، والثالثة في هامورج سنة 1974م، والرابعة في سدني سنة 1994م، وهي لا تزال تحتفظ بإسمها الأول (قواعد يورك وأنفرس) حتى بعد تعديليها .

ويرجع أساس نظام الخسائر المشتركة الى ما تتعرض له السفينة وحمولتها من مخاطر أثناء الرحلة البحرية فيضطر الربان بإعتباره قائد السفينة الى محاولة إنقاذ السفينة وما عليها برمي قسم من حمولتها في البحر أو حتى بعض من ملحقات السفينة ، وقد يتطلب الأمر مصاريف إستثنائية ، كتعويم السفينة في حالة جنوحها ، لذلك لا يمكن أن يتحمل كل هذه التضحيات شخص واحد من الأشخاص المستفيدين من الرحلة البحرية ، وإنما يجب أن يشترك فيها الجميع .

وكان يعتبر جميع أصحاب المصالح البحرية من الوجه التقليدية شركاء في إنجاز الرحلة البحرية ، لذلك اقتضى المنطق أن يتحمل الجميع الأضرار والنفقات التي يتكبدها البعض في سبيل تحقيق السلامة العامة [2] .

وتتميز الخسائر المشتركة عن بعض الخسارات الخاصة ، والتي تحدث بسبب ما يصيب السفينة او البضاعة من ضرر لا يرجع الى محاولة إنقاذ السفينة ، ويتحمل الخسارة في هذه الحالة من تصيبه سواء كان المجهز أو

---

(1) وهي مدينة انتوريب Antwrep ويطلق عليها بالفرنسي أنفرس Anvers .

(2) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 641 .

صاحب البضاعة .

وقد قيلت عدة نظريات في تأسيس نظام الخسائر المشتركة [1] ، حيث يؤسس بعض الفقهاء في فرنسا هذا النظام على نظرية الإثراء بلا سبب التي تقضي بأنه لا يجوز الإثراء على حساب الغير دون سبب مشروع ، فالمجهز وأصحاب البضائع التي إنقذت قد أفادهم الضرر الذي وقع لأصحاب البضائع التي القيت في البحر ، ولذلك يلتزمون بالمساهمة في هذه الأضرار .

ولكن يؤخذ على هذا الرأي أن نظام الخسائر المشتركة ظهر قبل ظهور نظرية الإثراء بلا سبب بزمن طويل ، ومن جهة أخرى فإن نظرية الإثراء بلا سبب تفترض إفتقار في ذمة شخص يقابله إثراء في ذمة الآخر ، فإذا سلمنا بأن الخسائر المشتركة تؤدي الى إفتقار في ذمة أصحاب البضائع التي القيت في البحر فإن هذا الإفتقار لا يقابله إثراء في ذمة المجهز أو أصحاب البضائع التي أنقذت ، وأخيراً فإن تسوية الخسائر تتم وفقاً لقواعد فنية تختلف تماماً عن أحكام دعوى الإثراء بلا سبب [2] .

والواقع أن نظرية الخسائر المشتركة هي ليست تطبيقاً للقواعد العامة ، بل هي نظام أصيل يتميز به الفانون البحري وضرورة التعاون بين أصحاب المصالح في الرحلة البحرية لوحدة تلك المصالح في إنقاذ السفينة من الغرق ووصولها سالمة الى ميناء الوصول .

وقد نص القانون البحري الليبي على نظام الخسائر المشتركة في الفصل الثالث من الباب السابع باسم الخسائر البحرية (العوار) وذلك في المواد من 258 ـ 284، وقد بدأت المادة 258 بتعريف الخسائر المشتركة بقولها :«الخسائر البحرية هي كل ما يلحق بالسفينة أو شحنتها من ضرر أو هلاك أثناء الرحلة البحرية ، وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة».

والأحكام التي نص عليها القانون البحري هي أحكام غير ملزمة ، فهي

(1) للمزيد أنظر: مصطفى كمال طه ـ مبادىء القانون البحري ـ 1991م ـ مرجع سابق ـ ص 370 .

(2) محمود سمير الشرقاوي ـ مرجع سابق ـ ص 646 .

تطبق في حالة عدم وجود إتفاق خاص بين جميع ذوي الشأن (المادة 259 من القانون البحري) مما يسمح للأطراف بالإتفاق على قواعد أخرى قد تكون أكثر ملائمة .

وسنقوم بتقسيم هذا القصل الى ثلاثة مباحث، نوضح في الأول شروط الخسارات المشتركة ، وفي الثاني أنواع الخسائر المشتركة، وفي المبحث الثالث كيفية الاشتراك فيها .

المبحث الأول

شروط الخسائر المشتركة

تنص المادة 262 من القانون البحري على ما يلي:«الخسائر البحرية المشتركة هي الخسائر الناتجة عما يلحق بالأشياء من ضرر أو هلاك والنفقات الأستثنائية المترتبة على هلاك أقدم عليه الربان قصداً للمنفعة المشتركة ولمواجهة ما تعرضت له الرحلة من خطر ، ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 267».

ومن نص المادة المذكورة يمكن إستنتاج الشروط التي يجب أن تتوفر لإعتبار الخسارة مشتركة وهي كما يلي : .

المطلب الأول

وجود خطر

الشرط الأول لتطبيق نظام الخسائر المشتركة هو وجود خطر يهدد السفينة وحمولتها ، وأن تكون التضحية التي تتم من أجل درء الخطر عنها ، ولذلك تعد النفقات التي تنفق لتعويم السفينة الجانحة خسارة مشتركة ، إذا جنحت في مكان خطر أو ظروف عصيبة ، وعلى العكس من ذلك فإن نفقات التعويم تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده إذا كان الجنوح لا يعرض السفينة وحمولتها لأي خطر [1] .

ولا يشترط في الخطر الذي يتهدد السفينة وحمولتها أن يكون حالاً وإنما يكفي أن يكون محتمل الوقوع ، وهو متروك لتقدير ربان السفينة بإعتباره قائدها الذي يستطيع تقدير الحالة ، ولكن يجب أن يكون تقديره معقول .

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 374 .

ويجب أن يكون الخطر الذي يتهدد السفينة وحمولتها حقيقياً ، فإذا تمت التضحية أو أنفقت المصاريف الاستثنائية دون توافر حالة الخطر ، فلا توجد خسارة مشتركة حتى ولو كان قرار الربان مؤسساً على إعتقاده بوجود الخطر ، طالما تبين أن إعتقاد الربان لم يكن معقولاً على ضوء الوقائع والظروف التي أحاطت به منظوراً اليها بمعيار ما يجب أن يفعله ربان توفر له المتوسط العام من الكفاءة والحكمة ورباطة الجأش [1] .

والأصل أن يكون الخطر الذي يتهدد السفينة وحمولتها ناشئاً عن القوة القاهرة وليس عن خطأ الربان . ولكن قواعد يورك وأنفرس نصت على أنه إذا كان الحادث الذي ترتب عليه التضحية أو إنفاق المصاريف نتيجة خطأ أحد ذوي الشأن في الرحلة البحرية ، فإن هذا لا يؤثر على توزيع الخسائر المشتركة مع عدم الإخلال بحق الرجوع بالتعويض على من أرتكب الخطأ .

وقد أخذ القانون البحري بالحكم المقرر في قواعد يورك وأنفرس ، حيث نصت المادة 267 على أنه:«إذا نجم الخطر المشترك عن عيب خاص بالسفينة أو عيب بالبضائع أو عن خطأ الربان أو الواسقين وزعت بين ذوي الشأن الأضرار والنفقات التي لها صفة الخسائر البحرية المشتركة .

ويحق لهؤلاء الرجوع بما أدوه من حصتهم على من تثبت مسئوليته عن العيب الخاص أو الخطأ .

ولا يجوز لهم في أي حال أن يطالبوا بإدراج أضرارهم ونفقاتهم الخاصة في عداد الخسائر البحرية المشتركة .

غير أنه يجوز لمجهز السفينة الذي يعفيه من مسئولية أخطاء الربان في الملاحة شرط مدرج في سند إيجار السفينة أو في وثيقة الشحن ، أن يطلب توزيع الخسارة إذا كان خطأ الربان في الملاحة مصدراً للخطأ المشترك».

وأخيراً يشترط في الخطر الا يكون أثره قد أستغرق بعد ، بمعنى أن الخطر ما زال في طور التهديد للسلامة العامة حينما يتخذ الربان الفعل الذي يراد منه دفع الخطر ، أما إذا تبين أن الضرر وقع بالفعل وان فعل

---

(1) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 648 .

الربان أقتصر على التخلص من بقايا الأشياء الهالكة أو التالفة فلا نكون بصدد خسارة مشتركة [1] .

المطلب الثاني

فعل الربان الإرادي

يشترط لإعتبار الخسارة مشتركة أن تكون ناشئة عن فعل إرادي صادر من الربان من أجل سلامة السفينة وحمولتها ، والمقصود بالفعل الإرادي ، إن الإجراء الذي إتخذه الربان يكون ناجماً عن قرار منه ، حتى ولو كانت الظروف هي التي أملت عليه القيام بالفعل ولم تترك له خياراً آخر[2] .

وعلى ذلك إذا كانت الخسارة نتيجة قوة قاهرة ، فإنها لا تعد خسارة مشتركة ، كما لو قذفت الرياح بالبضائع الى البحر ، أو سببت دخول الماء الى عنابر البضاعة فأدت الى تلفها ، أما إذا القى الربان البضائع الى البحر إنقاذاً للسفينة وحمولتها ، فإن الخسارة في هذه الحالة تعتبر خسارة مشتركة .

ومع ذلك يراعى إن فعل الربان قد يصدر لمواجهة حال ظروف السفينة التي تسببت فيها القوة القاهرة ، فإذا جنحت السفينة بغير خطأ ملاحي فالنفقات التي يتكبدها الربان من أجل تعويم السفينة تعد خسارة مشتركة

---

(1) هاني دويدار . مرجع سابق . ص 348 .

(2) ولا يشترط قيام الربان بقرار الخسارة المشتركة إذا توافرت في التضحية أو المصروفات والظروف المحيطة بها خصائص الخسارة المشتركة ، فقيام سلطات الميناء بإخماد حريق شب في السفينة في غياب الربان على أساس أن القرار قد أتخذ في سبيل السلامة العامة يعد من قبيل الخسارة المشتركة ، وكذلك في حالة إتخاذ الربان قرار الخسارة المشتركة إمتثالاً لأمر سلطة عليا ، الا أن الربان يجب أن يقر فعل الخسارة المشتركة بإعتباره الطرف الذي أرتضته أطراف الرسالة كأمين على سلامة الرحلة . أنظر طارق سيف . مرجع سابق . ص 46 .

لأنها صدرت إرادياً عن الربان من أجل إستكمال الرحلة البحرية وإنقاذ السفينة والشحنة [1] .

ويجب أن يكون الفعل الإرادي من الربان معقولاُ ، فكما رأينا سابقاً يجب على الربان أن يقدر حقيقة الخطر الذي يتعرض له على نحو معقول ، كذلك يجب أن تكون تضحيته معقولة ، ومناط إعتبارها كذلك أن تكون ضرورية لمواجهة الخطر دون مبالغة ، فإذا أصيب الربان برعب غير عادي جعله يلقي سائر البضائع عن السفينة أو يتخلص من صواري السفينة وملحقاتها فإن هذه تعتبر خسائر خصوصية [2] .

وعندما يكون عمل الربان إختيارياُ فإن كل النتائج المباشرة لهذا العمل ولو لم تكن إختيارية تعتبر أيضاً من قبيل الخسائر المشتركة ، وفي ذلك تنص المادة 263 من القانون البحري (لا تعد من الخسائر البحرية المشتركة الا الأضرار والنفقات الناتجة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة البحرية المشتركة وما يترتب على ذلك العمل من هلاك) .

وعلى ذلك يعتبر من الخسائر المشتركة مصاريف تعويم السفينة التي جنح بها الربان عمداً حتى لا تصطدم بالصخور ، والأضرار التي تلحق البضاعة بسبب رمي غيرها ، وتلف البضاعة بسبب الرسو الإجباري في الميناء [3] .

---

(1) قد يرد على ذلك ان القوة القاهرة هنا أستغرقت أثرها بأن جنحت السفينة بالفعل ، الا أن نفقات التعويم لا تستهدف رد القوة القاهرة التي أدت الى جموح السفينة ، وإنما تهدف الى مواجهة خطر هلاك السفينة إذا لم تستكمل رحلتها البحرية بعد جنوحها ، أنظر هاني دويدار . مرجع سابق . ص 349 .

(2) علي البارودي ـالقانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 380 .

(3) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 370 .

المطلب الثالث

استهداف المنفعة المشتركة

ويشترط لتطبيق نظام الخسائر المشتركة أن يتم إستهداف المنفعة المشتركة أو السلامة المشتركة من فعل الربان الإرادي ، ويقصد بالمنفعة المشتركة ، منفعة الرسالة البحرية بإكملها أي منفعة السفينة والحمولة أي البضائع [1] .

لذلك إذا كان فعل الربان لمنفعة البضاعة فقط أو كان لإنقاذ المسافرين أو الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة ، حيث إن الأرواح البشرية غير قابلة للتقويم بالنقود ، فلا تكون في هذه الحالات خسائر مشتركة .

كما أن الأشياء التي تكون على ظهر السفينة ولا تعد من البضائع لا تساهم في الخسائر المشتركة ، كالرسالات البريدية ، وأمتعة البحارة ، والركاب ، وأجور البحارة ، ومؤن السفينة ، وبشكل عام كل الأشياء التي يصح نقلها بدون وثيقة شحن ولكن إذا ضحى بهذه الأشياء فإن قيمها تدخل في الخسارة المشتركة (المادة 270 من القانون البحري) .

وهناك بعض أنواع من البضائع التي إذا تم التضحية بها فإنها لا تدخل ضمن الخسائر المشتركة ، أي أن صاحب تلك البضائع يتحمل وحده تبعة التضحية بها ، فتعتبر في هذه الحالة من الخسائر الخاصة ، أما إذا تم إنقاذها ضمن ما يتم إنقاذه من البضائع بفعل الربان المستهدف للمنفعة المشتركة ، فإنها تساهم في تسوية الخسارات المشتركة ، وقد تقرر هذا الحكم على سبيل العقوبة ، وهذه الحالات هي : .

1- البضائع التي لم يصدر بها سند شحن او التي لم يقدم الربان عنها إشعاراً بالتسلم وهي البضائع المشحونة خفية في السفينة (المادة 268 / 1 من القانون البحري) .

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991 . مرجع سابق . ص 377 .

2- البضائع التي قدم عنها تصريح كاذب ، ما لم يثبت صاحب البضاعة حسن نيته (المادة 268 / 1 من القانون البحري) .

3- البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافاً للعادات البحرية (المادة 269 / 1 من القانون البحري) ولا تدخل هذه البضائع في عداد الخسائر المشتركة الا إذا أثبت صاحبها أنه لم يوافق على الشحن على سطح السفينة ، ولكن هذا الحكم لا يطبق على الملاحة الساحلية القريبة (المادة 269 / 2 من القانون البحري) لجواز الشحن على سطح السفينة في هذا النوع من الملاحة .

المطلب الرابع

النتيجة المفيدة

والسؤال الذي يثور ، هل يفترض أن تتحقق نتيجة مفيدة تترتب على قيام الربان بالتضحية الإرادية حتى يمكن إعتبارها بمثابة خسائر مشتركة ؟ الأجابة على هذا السؤال فيها خلاف بين الفقهاء في هذه المسألة .

فالبعض يرى أنه لا يشترط في الخسارة المشتركة أن يسفر عمل الربان عن نتيجة مفيدة ، طالما ان العمل قد استهدف المنفعة المشتركة ، فإذا قام الربان بالتضحية ببعض البضائع ومع ذلك تعرضت السفينة وحمولتها للأخطار المعرضة لها ، ولكن تمكن الربان من إنقاذ بعض البضائع بوسائل أخرى ، ففي هذه الحالة يجب أن يتحمل أصحاب هذه البضائع الخسائر المشتركة بالرغم من وقوع الكارثة البحرية[1]، أو أن السفينة قد جنحت وإستأجر الربان قاطرة لإنقاذها دون أن يسفر ذلك عن أية نتيجة مفيدة ، ثم عاد المد قوياً بعد ذلك فعامت السفينة من تلقاء نفسها ، فإن نفقات القطر تعد خسارة مشتركة تتحملها السفينة والحمولة ، لأن عمل الربان قد تم قصداً تحت تأثير الخطر

(1) فايز نعيم رضوان . مرجع سابق . ص 483 .

للمنفعة المشتركة ، ولو أن هذا العمل في ذاته لم يأت بنتيجة مفيدة [1] .

بينما يرى البعض الآخر إن الخسارة لا تعتبر مشتركة الا إذا ترتب عليها نتيجة مفيدة ، بأن تنجو السفينة وحمولتها من الخطر[2] .

وقد أخذت قواعد يورك وأنفرس بالرأي الأول فلم تشترط أن تترتب على التضحية نتيجة مفيدة ، وأكتفت بأن تكون هذه التضحية لأجل المنفعة المشتركة ، وقد إعتنق المشرع الليبي هذا الرأي ، فنص صراحة في المادة 262 من القانون البحري على أنه:«ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 267».

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 379 .

(2) محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص 654، على البارودي . القانون البحري . 1988م . مرجع سابق . ص 383 .

المبحث الثاني

أنواع الخسائر المشتركة

كانت الصورة القديمة للخسائر المشتركة هي الرمي في البحر ، فعندما وضع المبدأ قديماً كان أصحاب البضائع يصحبونها على ظهر السفينة ، وكان الربان إذا واجه خطر يهدد السفينة فإنه يستشيرهم في إلقاء قسم من تلك البضائع في البحر لإنقاذ السفينة وبقية البضائع .

ولكن مع التطور الذي حصل في صناعة السفن وزيادة العلاقات التجارية بين دول العالم ، لم يعد الرمي في البحر هو الصورة الوحيدة للخسائر المشتركة، بل اصبح يأخذ أشكال مختلفة كالتضحية بالبضائع بأي وجه من الأوجه من أجل المنفعة المشتركة ، والتضحية بأجزاء من السفينة ، وكذلك أي ضرر يلحق بالسفينة [1] أو بالبضائع في دفع الخطر يعتبر من الخسائر المشتركة ، كما أن النفقات والمصروفات التي ينفقها الربان من أجل مواجهة الخطر تدخل في الخسائر المشتركة طالما كانت من أجل تحقيق المنفعة المشتركة .

---

(1) قضية السفينة The Alpha التي شحطت على ضفاف نهر زائير وعلى تربة رملية Sandbank فأصبحت السفينة وشحنتها في خطر مما دفع الربان لمحاولة التعويم بإستخدام ماكينات السفينة ، ولكن نظراً لعدم مراعاة الربان الحذر الكافي فلم يقم بعمل الجسات اللازمة لتحديد الأعماق المختلفة حول السفينة ونوعية التربة مما أدى الى إنسداد فتحات التبريد أثناء إندفاع المياه المحملة بالرمال اليها عند إدارة الماكينة بسبب دخول الرمال اليها مما أتلف الماكينة وأستلزم الأمر إصلاحات بلغت 800 الف دولار امريكي .

وبينما طالب ملاك السفينة بهذه الخسارة كخسارة مشتركة ، دفع الشاحنون بأن هذه الخسارة ناجمة عن خطأ الربان وانه يجب أن لا يساهموا بها الا أن الملاك قد أحتجوا بالقاعدة السابعة من قواعد يورك . أنفرس لسنة 1974م على أساس أن التشحيط جعل السفينة وشحنتها في حالة خطر حقيقي ، وإن التلفيات بالماكينة كانت بسبب إعادة التعويم ، وكذلك فإن إعادة التعويم كان بدافع إنقاذ السفينة وشحنتها من هذا الخطر ، وقد حسم النزاع لصالح ملاك السفينة . أنظر طارق سيف . مرجع سابق . ص 40 .

وقد نصت المادة 262 من القانون البحري على أنواع الخسائر المشتركة ، وهي الأضرار التي تصيب الشحنة أو السفينة ، والنفقات ، لذلك سنقسم الخسائر المشتركة الى قسمين ، خسائرالأضرار أو الخسائر العينية وهي الأضرار المادية التي تلحق بالبضائع والسفينة ، وخسائر النفقات أو الخسائر النقدية ، وهي النفقات الاستثنائية التي ينفقها الربان من أجل المنفعة المشتركة ، وسنخصص لكل نوع من هذه الخسائر مطلب خاص به .

المطلب الأول

خسائر الأضرار

وهذه الخسائر كما تنص المادة 262 من القانون البحري تنقسم الى قسمين ، أضرار تلحق بالبضائع وأضرار تلحق بالسفينة .

الأضرار التي تلحق بالبضائع

توجد أنواع مختلفة من الأضرار التي تلحق بالبضائع نتيجة لمواجهة الخطر من أجل المنفعة المشتركة ، حيث يجب أن يشترك الجميع في تحمل هذه الخسارة ، وقد ذكرت المادة 262 من القانون البحري الأنواع التالية : .

1- إلقاء البضائع في البحر، وهو المثال التقليدي للخسائر المشتركة ، حيث كان رمي البضائع في البحر شائعاً في الزمن القديم للتخفيف من حمولة السفينة لزيادة سرعتها للتخلص من عاصفة أو من مطاردة العدو، وقد أصبح الرمي في البحر في الوقت الحاضر نادر الوقوع لأن السفن حالياً لها حمولات معينة لا يمكن تجاوزها، وكذلك إستحالة الرمي في معظم الأحيان بسبب رص البضائع في عنابر السفينة وثقل اوزانها .

2- استعمال البضائع كوقود، وقد يتم إستعمال البضاعة كوقود من أجل استمرار الرحلة البحرية بعد نفاذ الوقود من السفينة لأي

سبب كان كقوة قاهرة أدت الى نفاذ الوقود أو بخطأ الربان ، ويجب أن يكون ذلك في حالة تعرض السفينة لخطر نتيجة لنفاذ الوقود.

3- تفريغ البضائع على طواف أو صندل، وقد يلجأ الربان من أجل تخفيف حمولة السفينة أو من أجل تعويمها الى تفريغ البضاعة على صندل فتتضرر نتيجة التفريغ أو بقائها على الصندل أو إعادة شحنها في السفينة مرة أخرى، فهذه الأضرار التي لحقت بالبضاعة سواء أدت الى هلاكها أو تلفها فإنها تعتبر من الخسائر المشتركة.

4- الأضرار الناشئة عن إطفاء الحريق ، إذا شب حريق في السفينة وإضطر الربان لإستعمال المياه من أجل إطفاء الحريق الذي نشب فأدى ذلك الى تضرر البضائع نتيجة بللها بالمياه ، فإن هذه الأضرار تعتبر من قبيل الخسائر البحرية المشتركة ، أما البضائع التي أحترقت فلا تدخل ضمن الخسائر المشتركة وهذا ما نصت عليه القاعدة الثالثة من قواعد يورك وأنفرس لسنة 1994م [1].

والسبب في إستبعاد البضائع التي إشتعلت فيها النيران أنها تعتبر كما لو كانت حطاماً لا قيمة له ومن ثم لا يمكن القول بأنه تم التضحية بها في سبيل االخسائر المشتركة خاصة وإن الحريق قد إندلع قبل إعلان حالة الخسائر المشتركة أو وجود مبرر لها [2] .

الأضرار التي تلحق بالسفينة

هناك أضرار مختلفة تلحق بالسفينة نتيجة مواجهة الخطر من أجل المنفعة المشتركة، وقد نصت المادة 262 من القانون البحري على هذه الأنواع:

---

(1) حيث تنص على أنه « تعتبر عوارية عامة تلك الأضرار التي تلحق السفينة أو الشحنة أو أيهما بسبب إستخدام المياه أو أي وسيلة أخرى. بما في ذلك الضرر الناتج من تشحيط أو إغراق السفينة المشتعلة. وذلك لإطفاء الحريق المشتعل على ظهر السفينة ومع ذلك لا يتم تعويض الأضرار الناتجة عن الدخان مهما كان سببه أو بسبب الحرارة الناشئة عن الحريق «

(2) طارق سيف. مرجع سابق. ص 78 .

1- التضحية بتفرعات السفينة ، تعتبر خسارة مشتركة جميع الأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة التضحية بمهماتها أو تفرعاتها ، كالصواري والأشرعة والأدوات الأخرى من أجل المنفعة المشتركة .

2- الجنوح العمد ، فقد يتعمد الربان الجنوح بالسفينة على الساحل تفادياً لإصطدامها بالصخور أو لعدم قدرتها على البقاء في البحر لأي سبب آخر ، ويشترط في هذه الحالة أن يكون الجنوح إرادياً ، فإذا كان الجنوح حتمياً ولا يستطيع الربان تجنبه ، فإن هذا الجنوح لايعتبر خسارة مشتركة بل خسارة خصوصية .

3- الأضرار التي تلحق بالسفينة لإنقاذ الشحنة ، فإذا أحدث الربان فتحة في جسم السفينة من أجل إخراج البضائع منها وإنقاذها ، أو قام بمناورات لتعويم السفينة وهي تحدث غالباً أضرار جسيمة بالسفينة ، فتعتبر هذه الأضرار في هذه الحالة من الخسائر البحرية المشتركة .

4- الأضرار الناشئة عن زيادة سرعة السفينة ، فقد يقرر الربان تفادياً للخطر ، أن يزيد سرعة السفينة عن المعدل الطبيعي ، فيؤدي ذلك الى تلف بعض أجهزة السفينة أو محركاتها ، فإن الأضرار في هذه الحالة تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة .

وفي هذه الحالة يجب ان تكون السفينة جانحة والقصد من زيادة السرعة هو من أجل تعويمها ، وذلك لتوافر الدليل على أن السفينة في حالة خطر ، أما إذا كانت السفينة طافية على الماء، فلا يعد الهلاك أو التلف الذي يلحق بالاشرعة أو المحركات من قبيل الخسائر المشتركة، وقد اشترطت المادة 262 / 2 من القانون البحري ذلك، حيث إنه لا يمكن التحقق مما إذا كان الامر يتعلق بإستعمال عادي للاشرعة والمحركات فيعتبر من أعمال الملاحة العادية التي يقوم بها الربان وتكون آثارها في هذه الحالة على عاتق المجهز وحده أو بإستعمال غير عادي بقصد زياده سرعة السفينه وإنقاذها من الخطر.

المطلب الثاني

خسائر النفقات

وهي النفقات الاستثنائية التي ينفقها الربان لسلامة الرحلة البحرية ، وتعتبر هذه النفقات هي الصورة الشائعة التي تتخذها الخسائر المشتركة في الوقت الحالي ، فلم يعد الربان يلجأ الى رمي البضائع أو تفرعات السفينة في البحر أو إستعمالها كوقود ، حيث إن الربان يستطيع أن يحصل على المساعده في حاله وجود خطر يهدد السفينة بالاتصال بشكل مباشر أو عن طريق الأقمار الصناعية لطلب المساعدة العاجلة ، فالمصروفات التي يصرفها الربان في هذه الحالة هي التي تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة ، ولكن الصعوبة تثور هنا لضرورة التمييز ما بين تلك النفقات ، فلا تعتبر جميعها من قبيل الخسائر المشتركة ، فهناك نفقات ينفقها الربان خلال الرحلة البحرية بمسيرتها العاديه والتي تقع على عاتق المجهز ، فالنفقات التي تدخل في الخسائر المشتركة يجب أن تكون نفقات إستثنائيه تدفع من أجل سلامه الرحلة البحرية ، وحسب ما ورد في المادة 2/262 من القانون البحري فإن هذه النفقات تشمل ما يلي : .

1 . **نفقات التعويم** ، إذا جنحت السفينة بعمل عمد من الربان من أجل المنفعة المشتركة،، فنفقات تعويمها تعتبر من قبيل الخسائر المشتركه ، أما إذا كان الجنوح قهريا فلا يعد من الخسائر المشتركة ، ولكن مصاريف إعادة تعويم هذه السفينة تعتبر خسارة مشتركة ، إذا كانت السفينة بعد جنوحها لا تزال في حالة خطر ، أما المصاريف التي تنفق بعد زوال الخطر كمصاريف إعادة شحن البضاعة ومصاريف الإرشاد ورسوم الميناء فلا تعد من الخسائر المشتركة[1] .

2 . **نفقات المساعدة** ، فالمساعدة البحرية كما بينا سابقا هي المعونة التي تقدمها سفينة لسفينة أخرى في حالة وجود خطر يهدد السفينة ،

---

(1) . د. محمود سمير الشرقاوي . مرجع سابق . ص663

ولذلك فإن نفقات هذه المساعدة تعتبر من الخسائر المشتركة .

3 . **نفقات القطر** ، قد يلجأ الربان الى قطر سفينته من أجل إنقاذها وحمولتها ، ففي هذه الحالة يعتبر القطر عملاً من أعمال المساعدة البحرية وتدخل نفقاته ضمن الخسائر المشتركة .

4 . **نفقات الرسو الإجباري** ، فقد يضطر الربان الى الرسو بشكل إجباري في ميناء آخر غير ميناء الوصول ، وذلك لتفادي خطر تتعرض له السفينة ، كالهروب من عاصفة أو من عدو ، فهذه النفقات التي تصرف من أجل الرسو في الميناء تعتبر من الخسائر المشتركة ، كرسوم الدخول الى الميناء أو الخروج منه ، ورسوم الإرشاد وغيرها ، فهي نفقات إستثنائية صرفت من أجل سلامة الرحلة البحرية .

5 . **نفقات غذاء وأجور البحارة** ، تعد نفقات غذاء وأجور البحارة نتيجة لحادث إستثنائي من الخسائر المشتركة ، كما لو عمد الربان الى تغيير الطريق المرسومة للرحلة لتفادي الخطر ، فطالت مدة السفر عما كان مقرراً ، أو إذا التجأ الربان الى ميناء تفادياً لخطر تتعرض له السفينة ، فإن أجور البحارة ومؤنتهم خلال مدة بقاء السفينة في الميناء تعتبر خسارة مشتركة .

6 . **النفقات البديلة** ، وهي النفقات التي ينفقها الربان بدلاً من نفقات أخرى كانت تدخل في الخسائر المشتركة لو أنها قد أنفقت ، ولكنها أقل منها ، وذلك لمصلحة ذوي الشأن في الرحلة البحرية .

ومثال ذلك أن الخطر الذي تعرضت له السفينة أجبر الربان على ان يلجأ الى ميناء قريب لاصلاح السفينة نتيجة ضرر أصابها يندرج في عداد الخسارة المشتركة ، ولكن نفقات الإصلاح في هذا الميناء عالية الكلفة ، ولكن يوجد على مقربة من هذا الميناء ميناء آخر نفقات الإصلاح فيه أقل من الميناء الأول ، فيقرر الربان قطر السفينة الى هذا الميناء ، فنفقات القطر في هذه الحالة الى الميناء الثاني تعتبر من الخسائر المشتركة يتحملها كل ذوي الشان في الرحلة البحرية ، رغم أنها لم تصرف في سبيل سلامة الرحلة وقت الخطر .

وقد نصت المادة 262 من القانون البحري على ذلك بقولها :«والنفقات

المدفوعة بدلاً من نفقة كان من الواجب إلحاقها بالخسائر البحرية المشتركة على أن لا تجاوز مبلغ النفقة المستعاضة بها».

7 . **نفقات تسوية الخسارة المشتركة**، وهي تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة بالتبعية ، وهي مصروفات متنوعة ، أهمها مكافأت خبراء التسوية ومصروفات التحكيم ، ويشترط أن تنفق هذه المصاريف لصالح ذوي الشأن في الرحلة البحرية .

المبحث الثالث

تسوية الخسائر المشتركة

تسوية الخسائر المشتركة هي عملية فنية دقيقة يقوم بها خبراء متخصصون يسمون خبراء التسوية ، وعملية التسوية تتم غالباً بين شركات التأمين الكبيرة ، التي تؤمن على المصالح المستفيدة من الخسارة المشتركة ، وهي خارج نطاق دراستنا ، لذلك سنقتصر في دراستنا على عرض الطريقة التي تتم بها التسوية ، ثم نتكلم عن دعوى الخسارة المشتركة .

ولذلك سنقسم هذا المبحث الى مطلبين ، نبحث في الأول طريقة تسوية الخسارة المشتركة ، وفي الثاني دعوى الخسارة المشتركة .

المطلب الأول

طريقة تسوية الخسارة المشتركة

الخسارة المشتركة كما بينا سابقاً ، هي التضحية الإرادية التي يقوم بها الربان لصالح ذوي الشأن في الرحلة البحرية ، ولذلك يلتزم كل من أفاد من هذه التضحية بأن ساهم بها .

وقد تتم التسوية باتراضي إذا اتفق مالك السفينة مع الشاحنين على تعيين خبراء التسوية ، ولكن إذا لم يتم الاتفاق بين ذوي الشأن على إختيار هؤلاء الخبراء ، عندها سيكون لكل ذي مصلحة سواء أكان مالك السفينة أو الشاحنين الطلب من قاضي الأمور المستعجلة تعيين هؤلاء الخبراء (المادة 273 من القانون البحري).

ولا يفترض في الخسارة أن تكون مشتركة ، بل يجب على من يطالب بإعتبارها مشتركة أن يقيم الدليل على ذلك ، وعلى هذا تنص المادة 264 من

القانون البحري بقولها :«على من يطالب بقبول ضرر أو نفقة أو هلاك في عداد الخسائر البحرية المشتركة أن يثبت وجوب هذا القبول».

وأساس التسوية يعتمد على تقسيم ذوي الشأن في الرحلة البحرية الى مجموعتين ، مجموعة دائنة وهي تتضمن قيمة التضحيات التي بذلت ، والتي يتعين توزيعها ، وهي دائنة لأن أصحابها هم الذين يطالبون الباقين بالمساهمة بنصيبهم فيها .

أما المجموعة المدينة فتتضمن قيمة المصالح التي استفادت من التضحية والتي تعتبر مدينة للمجموعة الأولى بنصيبها في الخسارة ، ثم تجري النسبة بين المجموعتين .

وتنص المادة 272 من القانون البحري على أن:«تسوى الخسائر البحرية في آخرمرفأ تقصده الشحنة التي تكون في السفينة وقت الاهلاك أو في مكان إنقطاع السفر وبموجب قانون هذا المرفا، وتتناول مما يستحق من مبالغ التفريغ مع إعتبار حالة الأشياء المنقذة.

وتتألف التسوية من ثلاثة أقسام :

1- تحديد المجموعة الدائنة

2- تحديد المجموعة المدينة

3- إيجاد النسبة التي يوزع بها مبلغ المجموعة الأولى على المجموعة الثانية».

أولاً . المجموعة الدائنة

تتكون المجموعة الدائنة من مجموع حقوق التعويض بسبب التضحيات التي قام بها الربان بقصد المنفعة المشتركة ، وتنص المادة 275 من القانون البحري على أنه:«تشمل المجموعة الدائنة نفقات الربان ومبلغ الضرر اللاحق بالسفينة وثمن البضائع المهلكة وأجرة النقل الهالكة ونفقة تسوية الخسائر البحرية».

1- خسائر النفقات

إذا كانت الخسائر نفقات إستثنائية أنفقها الربان ، فلا توجد صعوبة في ذلك ، إذ يكون المجهز دائناً بمبلغ يساوي النفقات التي أنفقها الربان ، على أنه إذا كانت النفقات مبالغاً فيها ، فيتعين إنقاصها الى الحد المعقول ، وما زاد عن ذلك يعتبر إنفاقه خطأ يتحمله المجهز [1] .

كما يدخل المجهز في هذه المجموعة بأجرة النقل التي ضاعت عليه بسبب الخسارة المشتركة كما لو تمت التضحية ببضاعة تستحق أجرتها عند الوصول . ويجب أن يحسم من الأجرة الإجمالية نفقات تحصيلها وكل بديل لهذه الأجرة (المادة 278 من القانون البحري) .

2- الأضرار اللاحقة بالسفينة

يدخل المجهز في المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التي تلحق بالسفبنة بسبب التضحية التي قام بها الربان من أجل المنفعة المشتركة، ويجب في هذه الحالة التمييز بين ما إذا كانت السفينة قد هلكت كلياً أو أصيبت بتلف فقط.

فإذا هلكت السفينة كلياً، فإن المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بقيمة السفينة قبل الهلاك ، وتحدد هذه القيمة بطريقة التقدير (المادة 276 / 2 من القانون البحري) ثم يخصم منها ما قد يكون قد بيع من حطامها .

أما إذا أصاب السفينة تلف فقط، وهو الوضع الغالب، فإنه تحسب تكاليف إصلاحها كما يلي : .

أ . إذا إصلحت السفينة ، وكان الإصلاح يتعلق بإستبدال قطع جديدة بدلاً من القطع القديمة ، يجب في هذه الحالة أن يخصم من نفقات الإصلاح الفرق بين القديم والجديد حسب العرف الجاري (المادة 276 / 1 من القانون البحري) وحتى لا يثري المجهز بسبب التضحية ، وتضع القاعدة 13 من قواعد يورك وأنفرس 1994م تفصيلاً دقيقاً لطريقة خصم الفرق يختلف

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 388 .

بحسب طريقة بناء السفينة وعمرها [1] .

ب- وقد تجري إصلاحات مؤقته للسفينة في الميناء الذي التجأت اليه بعد الحادث ، على ان تجري الإصلاحات النهائية في ميناء آخر ، ولا يجوز إدراج نفقات الإصلاح مرتين في عداد الخسائر المشتركة ، ولكن الإصلاحات المؤقتة قد يترتب عليها الإقتصاد في نفقات الإصلاحات النهائية ، وحينئذ تعتبر من الخسائر المشتركة بوصفها من النفقات المستبدلة (المادة 276 / 1 من القانون البحري) .

3- الأضرار اللاحقة بالبضائع

إن التضحية التي يقوم بها الربان من أجل المنفعة المشتركة قد تؤدي الى هلاك البضاعة أو تلفها .

فإذا هلكت البضاعة فإن المادة 277 من القانون البحري تنص على أن البضاعة تقدر حسب قيمتها في ميناء التفريغ ، على أن يدفع صاحبها أجرة

---

(1) تنص القاعدة 13 من قواعد يورك وأنفرس على أنه « لاتخضع تكاليف الإصلاح التي تدخل في تسوية العوارية العامة لأية خصومات فيما يتعلق ب» الجديد بدلا من القديم « وذلك حيث يتم إستبدال المواد أو الأجزاء القديمة بأخرى جديدة الا إذا زاد عمر السفينة عن خمسة عشر عاما ، وفي هذه الحالة يتم خصم ثلث هذه التكاليف .

وفي تطبيق هذه القاعدة يحتسب عمر السفينة اعتباراً من اليوم الحادى والثلاثين من ديسمبر من العام الذي أكتمل فيه بناؤها وحتى تاريخ حدوث فعل العوارية العامة ، وذلك فيما عدا أدوات وقوارب الإنقاذ والغلايات حيث تحتسب الخصومات وفقا لعمر كل جزء تطبق عليه .

وتحتسب الخصومات فقط من قيمة تكلفة هذه المواد أو الأجزاء الجديدة عندما تكون جاهزة للتركيب في السفينة .

ولا تحتسب أية خصومات فيما يتعلق بالمؤن والمواد المخزنة والمرساة والسلاسل .

وبالنسبة لرسوم دخول الحوض الجاف والمزالق وتكاليف رفع السفينة يتم إحتسابها بكامل قيمتها .

ولا تعتبر تكاليف تنظيف ودهان وصقل قاع السفينة من العوارية العامة الا إذا كان قد تم دهان أو صقل القاع خلال الاثنى عشر شهرا السابقة على تاريخ فعل العوارية وفي هذه الحالة فإن نصف هذه التكاليف فقط يتم إعتباره من العوارية العامة .

السفينة بعد خصم نفقات التفريغ ورسوم الجمرك عند الإقتضاء .

أما إذا تلفت البضاعة فقط فتوجد طريقتين لإحتساب الخسارة في هذه الحالة ، الطريقة الأولى وتسمى طريقة التسوية بالفرق ، وتكون بتحديد قيمته البضاعة على إعتبار أنها وصلت سليمة في ميناء التفريغ ، ثم تحدد قيمتها تالفة ، ويكون الفرق بين القيمتين هو قيمة الخسارة ، فإذا كانت قيمة البضاعة في ميناء التفريغ الف دينار وبيعت بإعتبارها تالفة بمبلغ أربعمائة دينار ، فالشاحن يدخل في المجموعة الدائنة بمبلغ ستمائة دينار وهو يمثل الضرر الذي أصابه .

أما الطريقة الثانية فتسمى طريقة التسوية بالنسبة أو الحصة ، ويقال بأنها أكثر عدالة من الطريقة السابقة ، حيث لوحظ أن البضاعة التالفة لا تباع في يوم التفريغ ، وإنما في وقت لاحق وعندها قد تنخفض قيمتها ، لذلك فإن هذه الطريقة تكون في مقارنة ثمن البضاعة سليمة يوم البيع وثمنها وهي تالفة في يوم البيع نقسه وتطبيق نسبة على الثمن يوم التفريغ ، فإذا فرضنا أن البضاعة التالفة بيعت بمبلغ ثلاثمائة دينار باعتبارها تالفة ، وثمنها يوم البيع وهي سليمة يساوي الف وخمسمائة دينار ، فإن الثمن الذي يحصل عليه الشاحن يمثل 20 % من ثمن البضاعة وهي سليمة ، وهذه النسبة تقابل ثمن البضاعة عند التفريغ ، فإذا كان ثمن البضاعة سليمة يوم التفريغ الف دينار فيدخل الشاحن في المجموعة الدائنة بمبلغ ثمانمائة دينار وهو يمثل الخسارة الحقيقية التي لحقت به .

ورغم أن محكمة النقض الفرنسية تأخذ بطريقة التسوية بالنسبة أو الحصة في حكم مشهور لها أصدرته في قضية السفينة الشراعية «السين La Seine» [1] إلا ان قواعد يورك وأنفرس لسنة 1994م وفي القاعدة السادسة

(1) وتتحصل وقائع القضية في أن حريقاً شب في السفينة الشراعية « السين « وكانت تحمل شحنة قطن ، فأضطر الربان لإطفاء هذا الحريق الى صب المياه على القطن فاصابه التلف ، ووصلت السفينة الى ميناء الهافر في 1919/9/27م ، ولم تبع بالات القطن التالفة الا بعد شهر من التفريغ ، وكانت اسعار القطن قد أرتفعت خلال هذا الشهر أرتفاعاً كبيراً بيع معه القطن التالف بثمن يكاد يوازي ثمنه فيما لو بيع سليماً يوم التفريغ ، ومنح الخبراء الشاحن الفرق بين الثمن يوم التفريغ والثمن الحقيقي للبيع

عشرة أخذت بطريقة التسوية بالفرق .

وتثبت قيمة البضاعة المضحاة بسند الشحن ، ويكون سند الشحن حجة في اللإثبات تجاه الشاحنين الآخرين .

وإذا ذكرت قيمة البضائع في سند الشحن بأقل من قيمتها الحقيقية ، فإنها تدخل في المجموعة الدائنة على أساس القيمة المصرح بها ، ولكنها تدخل في المجموعة المدينة على أساس قيمتها الحقيقية (المادة 268 / 2 من القانون البحري) أي أنه في هذه الحالة يؤخذ بالقيمة الأقل فائدة للشاحن عقاباً له على ما أرتكبه من غش .

4- نفقات تسوية الخسائر البحرية

ويدخل في حساب المجموعة الدائنة نفقات تسوية الخسائر المشتركة ، وهي تشمل أجرة الخبراء الذين يقومون بالتسوية ، والرسوم القضائية وغيرها من النفقات .

ثانياً: المجموعة المدينة

تتكون المجموعة المدينة من مجموع المصالح التي استفادت من الخسارة المشتركة ، وتنص المادة 279 من القانون البحري على أنه:«تشمل المجموعة المدينة : .

، وتمسك الشاحن بأن التعويض يجب أن يحسب على اساس المقارنة بين الثمن الذي بيعت به البضاعة فعلاً وثمن البضاعة سالمة في نفس يوم البيع ، وتطبيق النسبة الناتجة على ثمن البضاعة سالمة يوم التفريغ ، ولكن محكمة روان رفضت طلب الشاحن وطبقت طريقة التسوية بالفرق ، ولما طعن الشاحن في هذا الحكم بطريق النقض ، قضت محكمة النقض الفرنسية بنقض الحكم وإحالة القضية اعلى محكمة كان للفصل فيها من جديد ، ولكن المحكمة الأخيرة التزمت نفس الحل الذي اخذت به محكمة روان ، وانتهى المطاف بالدعوى الى الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية ، فحكمت بوجوب الأخذ بطريقة التسوية بالنسبة أو بالحصة . نقض فرنسي « دوائر مجتمعة « 7. 7. 1932م دلوز1933 .1 . 177 . المصدر مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 393 .

1- البضائع بكامل قيمتها إذا هي أنقذت أو بكامل قيمتها المقدرة لها في المرفأ المقصود إذا هي اهلكت بعد خصم النفقات مع الرسوم الجمركية وأجرة السفينة ما لم يشترط اكتساب الأجرة مهما طرأ من الحوادث .

2- السفينة بقيمتها الحقيقة الصافية في مرفأ استقرارها بعد خصم النفقات .

3- أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب المتعرضين للخطر بثلثي مبلغهما القائم ، ما عدا أجرة السفينة إذا اشترط اكتسابها مهما طرأ من الحوادث».

1- البضائع

تحسب البضائع التي وصلت وهي سليمة بكامل قيمتها في ميناء التفريغ وفي يوم التفريغ ، بعد خصم نفقات التفريغ والرسوم الجمركية وأجرة النقل وغيرها من النفقات .

وتحسب أيضاً قيمة البضائع التي ضحى بها في المجموعة المدينة بعد حسابها في المجموعة الدائنة ، لأنه بغير ذلك فإن صاحب البضاعة الهالكة سيحصل على قيمتها كاملة من حصيلة الخسائر ، فيكون أحسن حالاً من أصحاب البضائع التي وصلت سليمة والتي سيدفع أصحابها نسبة الخسائر ، فلو فرضنا بأن كميتين من البضائع قيمة كل منهما الف دينار شحنتا على نفس السفينة ، ثم القيت إحداهما في البحر ونجت الأخرى ، فإن صاحب البضاعة التي أنقذت يجب أن يدفع نصيبه في الخسارة المشتركة ولنفرض مائة دينار فيكون ما قد حصل عليه تسعمائة دينار من قيمة بضاعته ، فإذا دخلت البضاعة المضحاة في المجموعة الدائنة فقط، دون أن تدخل في المجموعة المدينة ، فإن صاحبها يحصل على قيمتها كاملة وهي الف دينار ، ويكون في مركز أحسن من صاحب البضاعة التي أنقذت ، فلذلك تدخل البضائع المضحاة بها في المجموعتين الدائنة والمدينة تحقيقاً للعدالة.

ولكن لا تدخل في المجموعتين بنفس القيمة ، بل تدخل في المجموعة الدائنة بقيمتها في ميناء التفريغ مضافاً لها أجرة النقل ، في حين تدخل في

المجموعة المدينة بقيمتها في هذا الميناء مخصوماً منها هذه الأجرة ، ولكن إذا أشترط أن أجرة النقل تكون مستحقة للناقل مهما طرأ من حوادث ، فإنها تضاف الى قيمة البضائع المضحاة عند دخولها في المجموعة المدينة ، وذلك لأن الأجرة في هذه الحالة تعد هالكة مع البضائع ذاتها .

2- السفينة والأجرة

يدخل المجهز في المجموعة المدينة بقيمة السفينة الحقيقية الصافية في الميناء الذي تستقر فيه السفينة بعد خصم النفقات ، كنفقات الميناء .

ويدخل المجهز في المجموعة المدينة بثلثي مبلغ أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب الإجمالية ، ويبرر هذا الحكم بأن المشرع رأى خصم ثلث الأجرة الإجمالية في نظير نفقات الملاحة ، ومن ثم يمثل ثلثا الأجرة الإجمالية الأجرة الصافية التي يحصل عليها المجهز [1] .

أما أجرة السفينة التي تكون مستحقة مهما طرأ من حوادث ، فإنها لا تدخل في المجموعة المدينة ، وذلك لأن المجهز يحصل عليها في كل الأحوال ولو هلكت البضاعة ، لذا لا تعتبر أنها تعرضت لخسارة .

إجراء النسبة بين المجموعتين

بعد أن تم تحديد عناصر كل من المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة ، فإن خبراء التسوية يحسبون النسبة بينهما حتى يتحدد نصيب كل عنصر مدين من مجموع الخسائر .

والمجموعة الدائنة بطبيعة الحال أقل من المجموعة المدينة ، حيث إن عناصرها تدخل مرة ثانية في المجموعة المدينة ، وبالتالي فإن النسبة تكون 4/1 أو 5/1 أو أقل أو أكثر وفقاً للنتيجة الحسابية ، وتكون هذه النسبة المستخلصة هي نسبة إشتراك الجميع في مقدار الخسارة وتحسب على أساس قيمة كل عنصر مدين على حده .

فمثلاً لو كانت قيمة السفينة 5000 دينار شحنت عليها بضاعة لزيد

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 396 .

قيمتها 2500 دينار ، وبضاعة أخرى لعمر قيمتها 2250 دينار ، وأجرة النقل 250 دينار ، ونتيجة تعرض السفينة للخطر فقد القيت بضاعة زيد في البحر لتخفيف حمولة السفينة ، فالخسارة المشتركة في هذا الفرض تحسب على الشكل التالي:

المجموعة الدائنة = 2500 دينار قيمة بضاعة زيد التي القيت في البحر.

المجموعة المدينة = 5000 دينار قيمة السفينة + 250 دينار أجرة النقل + 2250 دينار فيمة بضاعة عمر التي نجت + 2500 دينار قيمة بضاعة زيد التي القيت في البحر حيث أنها تدخل في المجموعة الدائنة والمدينة = 10000 دينار .

النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة=10000/2500 =4/1.

وعلى ذلك يتحمل كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة 1 / 4 المبلغ الذي يساهم به في هذه المجموعة فيتحمل المجهز 5000 دينار قيمة السفينة + 250 دينار قيمة اجرة النقل = 5250 × 1 /4 = 500، 1312 دينار .

ويتحمل عمر الذي قيمة بضاعته 2250 × 1 / 4 = 500، 562 دينار.

ويتحمل زيد الذي قيمة بضاعته المضحاة بها 2500 × 1 / 4 = 625 دينار .

وعلى ذلك يكون مجموع ما يلتزم به جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية هو 500 ، 1312 + 500، 562 + 625 = 2500 دينار قيمة بضاعة زيد التي القيت في البحر .

ولكن زيد لن يحصل فعلاً الا على مبلغ 2500 – 625 وهو نصيبه في الخسارة = 1875 دينار وهو الذي يحصل عليه من المجهز وعمر .

والأصل أن تتم عملية التسوية في ميناء التفريغ أو في مكان إنقطاع السفر ، وبموجب قانون هذا المرفأ ، وإذا كان كل أطرافها وطنيين فإنها تتم على أساس القانون الليبي ، وهذه القواعد مفسرة فيجوز الأتفاق على غيرها.

وإذا انتهى الخبراء من حساب التسوية تعرض على جميع المساهمين في الخسائر ، فإذا وافقوا عليها أصبح التوزيع نهائياً ، والا رفعوا النزاع الى المحكمة ، ولا يصبح التوزيع نهائياً الا بتصديقها علية (المادة 274 من القانون البحري) .

المطلب الثاني

دعوى الخسارة المشتركة

إذا لم تتم التسوية ودياً كان لكل دائن بسبب الخسارة المشتركة دعوى مباشرة تجاه سائر المدينين فيها ، وترفع أمام المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تفريغ السفينة (المادة 272 من الفانون البحري) .

وإذا رفعت الدعوى على صاحب البضاعة ، فإن المادة 271 من القانون البحري تنص على أن لصاحب الشأن أن يتبرأ من التزامه بترك البضاعة قبل تسليمها ، أما المجهز فإنه يستطيع أن يحدد مسئوليته عن حصته في الخسارة بدفع قيمة السفينة وأجرتها وتفرعاتها (المادة 97 من القانون البحري) .

الدفع بعدم قبول الدعوى

تنص المادة 283 من القانون البحري على أنه:«ترد كل دعاوى غرامة الخسائر البحرية المشتركة بهلاك أو ضرر لم يقدم بها احتجاج معلل خلال ثلاثة أيام لا تدخل فيها أيام العطلات تسرى من تسليم البضاعة».

ونطاق تطبيق هذا الدفع لا يمتد الى الهلاك الكلي للبضاعة ولا الى

خسائر النفقات ، إذ أن هذه المادة تقضي بضرورة أن يقوم الدائن بهذه الخسارة بعمل احتجاج خلال ثلاثة أيام من تاريخ إستلام البضاعة فهي تفترض أن هناك إستلاماً للبضاعة .

تقادم الدعوى

تنص المادة 284 من القانون البحري على تقادم قصير ، فهي تنص:«يسقط بالتقادم حق دعوى التوزيع بعد سنتين من وصول السفينة الى أخر مرفا تقصده البضاعة التي كانت في السفينة وقت الاهلاك أو الى مكان إنقطاع السفر» ويبدأ التقادم من تاريخ وصول السفينة كما هو واضح من النص .

امتياز الدائن بالخسارة المشتركة

يكون امتياز الخسائر المشتركة التي نصت عليه المادة 48 من القانون البحري لصاحب البضاعة على السفينة وجعله في المرتبة الثالثة ، وقد اكدته المادة 381 / 2 ، وبالمقابل فإن للمجهز امتيازاً على البضاعة لضمان الوفاء بحقه في الخسارة المشتركة ، حيث نصت عليه المادة 281 / 1 من القانون البحري ، ويظل هذا الامتياز قائماً حتى بعد تسليم البضاعة لصاحبها لفترة لا تزيد على خمسة عشر يوماً وبشرط أن لا تنتقل الى يد حائز حسن النية.

ويضاف الى ذلك أن للربان الحق في حبس هذه البضاعة ، فيرفض تسليمها ما لم يقدم له الشاحن ضماناً كافياً للوفاء بحصته في الخسارة المشتركة (المادة 280 من القانون البحري) .

الباب الخامس

التأمين البحري[1]

نظراً لأهمية التأمين بصورة عامة وفي التجارة البحرية خاصة ، فإنه يحتل مركزاً مهماً في القوانين البحرية ، ومن النادر أن تقوم سفينة في الوقت الحاضر برحلات بحرية دون أن يقوم أصحاب البضائع المشحونة عليها بالتأمين عليها ، فالرحلات البحرية كما هو معروف تواجه كثير من الأخطار والتي تسبب أضرار جسيمة تصيب السفينة أو البضائع المنقولة ، فقد أصبحت العلاقات القانونية البحرية تسوى في نهاية الأمر بين المؤمنين.

ويعتبر التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين[2] ، ولم يتميز التأمين البحري عن قرض المخاطرة الجسيمة ، ولم يبرز كنظام مستقل عنه الا في المدن الإيطالية خلال القرن الرابع عشر ، وفي القرن السادس عشر وضعت في روان بفرنسا مجموعة العادات المعروفة باسم «مرشد البحر» وتتضمن قواعد مفصلة عن التأمين البحري [3] .

---

(1) يستعمل المشرع الليبي مصطلح (ضمان) وهو ما يقابل مصطلح (تأمين) المستخدم في غالبية القوانين البحرية للدول العربية ما عدا لبنان الذي يستخدم مصطلح الضمان أيضاً ، وفي السعودية يستخدم مصطلح (السكورتاه) بمعنى التأمين .

(2) ويرى قسم من الكتاب كما ذكرنا سابقاً الى أن البابليين عرفوا التأمين البحري . أنظر . محمود سمير الشرقاوي . العقود البحرية . مرجع سابق . ص 157 .

(3) مصطفى كمال طه . مبادئ القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 438 .

ثم صدر القانون الفرنسي سنة 1681 ، فإخذ أحكامه في التأمين البحري من «مرشد البحر» وانتقلت نصوص هذا القانون الى قانون التجارة الفرنسي الصادر 1807، ومنه الى معظم الدول ، وقد نص القانون البحري الليبي على أحكام التأمين البحري في الباب التاسع تحت عنوان «في الضمان» وفي المواد من 296 ـ 383 .

والنصوص القانونية التي تتعلق بالتأمين البحري هي نصوص مفسرة بوجه عام ، حيث يمكن الاتفاق على مخالفتها بمقتضى شرط صريح ، فيما عدا النصوص التي نص صراحةً على أنها واجبة التطبيق على الرغم من وجود إتفاق مخالف أو أن عدم مراعاتها يوجب البطلان (المادة 297 من القانون البحري) .

وإذا كان التأمين البحري إختيارياً لمالك السفينة يقوم به أو لا يقوم على حسب ما يراه مناسباً له الا أنه يكون إجبارياً في بعض الأحيان ، مثل التأمين بشأن السفن الذرية . والتأمين من أضرار التلوث البحري بالزيت .

والتأمين البحري لم يعد في الوقت الحاضر نوعاً من المقامرة كما كان عليه في السابق ، والتي تقوم على فكرة نقل الخطر من المؤمن له الى المؤمن ، فقد أصبح نظاماً يقوم على التعاون والتضامن بين المؤمن لهم وذلك بتوزيع الأضرار فيما بينهم .

كما أنه قد ظهر نظام إعادة التأمين مما يسمح بتوزيع المخاطر بين شركات التأمين نفسها ، حيث لا يقتصر الأمر على توزيع المخاطر بين المؤمن لهم فقط ، وهذا النظام ليس محصوراً في النطاق المحلي بل يمتد الى النطاق الدولي ، حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين ، أهمها شركات إعادة التأمين الإنجليزية التي تنتظم في جماعة «اللويدز Lloyd s» [1]

(1) إنتقل بعض اللومبارديين الذين هم من أصل إيطالي ، حيث يعرف سكان مدن جنوا وبيزا وفلورنسا التي تقع شمال إيطاليا بهذه التسمية ، الى بريطانيا ، حيث سيطروا على عمليات المصارف والتأمين البحري وأسسوا شارعاً لبيوت الأموال في لندن لا يزال يحمل اسمهم حتى اليوم ، يشار اليه في وثائق التأمين ، على أن وثيقة التأمين قد تمت في هذا الشارع تذكيراً بفضل اللومبارديين على التأمين البحري في إنجلترا ، والحديث

وسنقسم هذا الباب الى أربعة فصول ، وذلك كما يلي :ـ

الفصل الأول : عقد التامين البحري

الفصل الثاني : الأموال المؤمن عليها

الفصل الثالث : الأخطار المؤمن ضدها

الفصل الرابع : التزامات الطرفين

عن تاريخ التأمين البحري يرنبط بشخص يسمى ادوارد لويد Lloyd الذي إفتتح مقهى في لندن كانت ملتقى لجميع المهتمين بالأمور البحرية ، وذلك نهاية القرن السابع عشر تقريباً ، وأصبحت هذه المقهى مركزاً لبيع السفن والبضائع وعمليات التأمين البحري ، ثم ظهرت جماعة تحمل اسم لويد ، وفي عام 1871م صدر قانون يمنح الشخصية المعنوية لجماعة اللويدز ، وتتضمن هذه الجماعة عدة نقابات تتكون من ستة الى عشرة أعضاء يكون على رأس كل منها عضو من المشتركين يقوم بعمليات الأكتتاب في وثائق التأمين نيابة عن النقابة التي ينتمي اليها ، وتتمتع اللويدز بمركز خطير في مجال التأمين البحري الدولي جعل منها سوقاً دولياً لهذا النوع من التأمين . أنظر د . محمود سمير الشرقوي . العقود البحرية . مرجع سابق . ص 158 .

الفصل الأول

عقد التأمين البحري

تعرف المادة 296 من القانون البحري عقد التأمين البحري بقولها :«الضمان البحري هو عقد يتعهد الضامن بمقتضاه بتعويض المضمون عما يلحق به من الضرر في معرض رحلة بحرية من هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط أو بدل، على أن لايجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة».

وسنقسم هذا الفصل الى أربعة مباحث ، نتكلم في الأول عن خصائص عقد التأمين البحري وفي الثاني عن أطراف عقد التأمين وفي الثالث عن الأموال التي يقع عليها التأمين وفي الرابع عن الاشكال المختلفة للتأمين البحري .

المبحث الأول

خصائص عقد التأمين

يتميز عقد التأمين بخصائص هي كالآتي :.

1- عقد التامين عقد تجاري:

تنص المادة 5 / 8 من القانون التجاري الليبي لسنة 1953 على تجارية العقود المرتبطة بالنشاط التجاري البحري ، ولذلك فإن عقد التأمين البحري يعتبر عقداً تجارياً بالنسبة للمؤمن (شركة التأمين) بإعتبارها محترفة لعمليات التأمين ، وتتخذ شكل مشروع في ممارسة التأمين ، أما المؤمن له فلا يكون عقد التامين تجارياً بالنسبة له إلا إذا أرتبط التأمين بنشاط تجاري ، أي أن تجارية العقد ترتبط بتبعيته لعمل تجاري ، وتطبيقاً انظرية الأعمال التجارية التبعية ، فإذا لم يكن التأمين تابعاً لعمل تجاري فلا يعتبر تجارياً ، كما في سفن النزهة أو أمتعة المسافر .

2- عقد التأمين عقد رضائي

فعقد التأمين من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد تراضي الطرفين على شروطه ، ولا يحتاج الى إفراغه في شكل خاص ، وإنما ينعقد بمجرد إلتقاء الإيجاب والقبول .

وقد نصت المادة 298 من القانون البحري على أن يحرر عقد التأمين من نسختين أصليتين ، ومن مفهوم النص فإن العقد يجب أن يكون مكتوباً ، ولكن هل الكتابة للإنعقاد أم للإثبات ؟

إن غالبية الفقه يرى بأن الكتابة هي لإثبات العقد وليس لإنعقاده [1] ، حيث إن جميع قوانين الدول العربية المختلفة أشترطت الكتابة بالنسبة لعقد

---

(1) أنظر في ذلك: مصطفى كمال طه، وائل انور بندق . التأمين البحري . دار الفكر الجامعي . الإسكندرية . 2005م، ص 19 ، محمود سمير الشرقاوي . العقود البحرية . مرجع سابق . ص 165 ، هاني دويدار . مرجع سابق . ص 362 .

التأمين .

وهناك رأي يذهب الى أن الكتابة هي لإنعقاد عقد التأمين [1] ، حيث يرى ان إنتقال وثيقة التأمين بالتدوير في بعض الأحيان كالأوراق التجارية ، فلا يمكن في هذه الحالة إنتقال الوثيقة الا إذا كانت مكتوبة ، كما أن وثيقة التأمين تتضمن شروط مطولة عادة لا يمكن الإحاطة بها والإلتزام بشروطها بغير الكتابة خاصة وإنها تظل لفترة قصيرة عادة .

3- عقد التامين عقد إحتمالي

يعتبر عقد التأمين عقد إحتمالي بالنسبة لطرفيه ، حيث إن مزاياه غير معروفة للطرفين ، وإنما تترك لإحتمالات قد تحصل أو لا تحصل ، وذلك على خلاف العقود المحددة التي يعلم فيها المتعاقدان مزايا العقد الذي يبرمانه أثناء التعاقد ، وينبني على ذلك وكما تقضي القواعد العامة أنه لا يجوز الطعن بالغبن فيها ، على خلاف العقود المحددة .

وإحتمالية العقد مرتبطة بالخطر المؤمن ضده ، والذي قد يتحقق أو لا يتحقق ، ولذلك يقال أنه لا ينعقد العقد بغير صفة الإحتمال هذه ، أي يبطل العقد إذا كان الخطر قد تحقق ، وعلى ذلك تنص المادة 321 / 1 من القانون البحري بقولها :«يقع باطلاً عقد الضمان المبرم بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها إذا ثبت أن الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغ الى مكان وجود المضمون قبل إصداره الأمر بالضمان أو الى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه الضامن».

4- عقد التأمين عقد ملزم لطرفيه

وعقد التأمين من العقود الملزمة للطرفين ، لأنه يرتب إلتزامات عليهما ، فالمؤمن له يلتزم بدفع قسط التأمين ، كما يلتزم بأن يبذل العناية اللازمة للحفاظ على الشيء المؤمن عليه ، وأن يعطي البيانات الصحيحة عند التعاقد ، وأن يطلع المؤمن أثناء سريان العقد على الحوادث التي تستجد بعد العقد والتي قد تعدل فكرة الخطر لديه .

---

(1) لطيف جبر كوماني . مرجع سابق . ص 254 .

أما المؤمن فهو ملزم بدفع التعويض في حدود مبلغ التأمين عندما يتحقق الخطر المؤمن ضده .

5-عقد التامين عقد تعويض

يعتبر عقد التأمين البحري من عقود التعويض ، أي أنه يهدف الى تعويض الضرر الذي يلحق بالمؤمن له ، لذلك يجب أن لا يتعدى التأمين مقدار الضرر الذي أصاب المؤمن له ، وإلا أثرى على حساب المؤمن ، وعلى هذا نصت المادة 325 من القانون البحري بقولها :«يتحتم إعتبار الضمان البحري عقد تعويض على الرغم من كل إتفاق مخالف ، ولا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارىء في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارىء».

لذلك لا يجوز التأمين على الشىء الواحد لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشيء المؤمن عليه ، حتى لا يحصل المؤمن له من هذه العقود المتعددة نفعاً يفوق الضرر الذي لحق به (المادة 326 من القانون البحري) .

كما لا يجوز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد عن قيمته الحقيقية (المادة 327 من القانون البحري) ، ولا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين تعويض التامين وتعويض المسئول عن الضرر .

5- عقد التأمين من عقود حسن النية

إن مبدأ تنفيذ العقود بحسن نية، من المبادىء العامة التي يجب أن تطبق على جميع العقود، وعقد التأمين يجب أيضاً أن ينعقد وينفذ بحسن نية .

إلا أن عقد التامين يتصف بكونه من عقود حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود عقد التامين خلال إنعقاده وتنفيذه ، وقد نصت المادة 300 من القانون البحري على ذلك حيث تقول:«يبطل الضمان، ولو لم تتوفر نية الإحتيال ، كتم أي معلومات او الإدلاء بتصريح كاذب من قبل المضمون وقت إنشاء العقد وأي إختلاف بين عقد الضمان وأوراق النقل إذا كان من شأنه

التقليل من مدى الخطر .

ويبطل الضمان، حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والإختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو في هلاك الشىء المضمون.

ويحق للضامن كامل القسط إذا ثبتت على المضمون نية الإحتيال، ونصفه في حالة عدم توافر هذه النية».

كما نص القانون البحري على مبدأ حسن النية حتى بعد إنقضاء العقد حيث تنص المادة 301 من القانون البحري على أنه:«على المضمون أن يبلغ الى الضامن الحوادث اللاحقة للعقد التي قد تعدل فكرة الخطر عند الضامن وإلا طبقت بشأنه العقوبة المنصوص عليها في المادة السابقة».

6- عقد التأمين عقد إذعان

عندما يتقدم المؤمن له لطلب التأمين ، فإنه لا يناقش الشروط الموضوعة من قبل المؤمن في عقد التامين ، فهي شروط موضوعة مسبقاً ، وشركات التأمين تعتبر قوية بمركزها الأقتصادي فهي تفرض على المؤمنين لهم شروطها في وثيقة مطبوعة ، ولا يستطيع المؤمن له الا القبول بها دون مناقشة ، ولذلك فإن عقد التأمين من عقود الإذعان .

ولكن في هذه الحالة يجب تفسير العقد حسب القواعد الخاصة بعقود الإذعان ، فلا تفسر العبارات الغامضة تفسيراً ضاراً بمصلحة المؤمن له بإعتباره الطرف المذعن .

المبحث الثاني

أطراف عقد التأمين

يبرم عقد التأمين البحري بين طرفين ، المؤمن والمؤمن له أو الضامن والمضمون كما يسميهما القانون البحري الليبي .

الطرف الأول . المؤمن

المؤمن أو الضامن يكون عادة شركة تأمين ، تقوم بعمليات التأمين ، ولكن قد يقوم به أفراد ، مثل نظام اللويدز Lloyd s في إنجلترا ، حيث يكتتب أكثر من مؤمن فرد في وثيقة التأمين [1] ، ويعرف التأمين الذي تقوم به شركات التأمين باسم التأمين بقسط ثابت ، حيث تقوم هذه الشركات بتعويض المؤمن له في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد ، مقابل أقساط يدفعها المؤمن له لشركة التأمين .

ويوجد التأمين التبادلي الذي اعتبرته المادة 8 من القانون التجاري الليبي تجارياً بصفة مطلقة وهو يعتبر صورة مصغرة لتوزيع الخطر بين مجموعة من الأشخاص معرضة لخطر واحد ولا يوجد في هذا النوع من التأمين مؤمن إنما الجميع يعتبرون مؤمن ومؤمن له [2]. ويلتزم كل منهم بإداء إشتراك معين ، على أن تحدد قيمة الإشتراك على وجه الدقة في نهاية الفترة التي يشملها التأمين بحسب عدد الكوارث التي تلحق بعضهم وقيمة التعويضات التي يحصلون عليها بالتالي .

الطرف الثاني . المؤمن له

المؤمن له أو المضمون هو الشخص الذي يطلب التأمين البحري ، وهو عادة صاحب السفينة أو صاحب البضاعة المنقولة بحراً، وفي التامين على

---

(1) محمود سمير الشرقاوي . العقود البحرية . مرجع سابق . ص 164 .

(2) لطيف جبر كوماني . القانون التجاري . منشورات الجامعة المفتوحة . طرابلس . ص 44.

البضائع كثيراً ما يبرم عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين ، حيث يكون المستفيد من التأمين شخص آخر غير المؤمن له ، وذلك في الحالة التي يبيع فيها الشاحن البضاعة المنقولة أثناء رحلتها الى ميناء الوصول ، ولا يتحدد المستفيد من التأمين الا عند وصول البضاعة وتقدم حامل سند الشحن لإستلام البضاعة ، والذي يعتبر في نفس الوقت صاحب الحق في تعويض التأمين .

ويعتبر هذا التأمين من الناحية القانونية من قبيل الإشتراط لمصلحة الغير[1] . وقد نصت المادة 312 / 1 من القانون البحري على ذلك حيث إعتبرته بمثابة تعاقد لمصلحة الغير بقولها :«يجوز عقد الضمان لمصلحة شخص غير معين ، ويكون هذا الشرط بمثابة عقد ضمان في مصلحة الشخص الذي يوقع الوثيقة وبمثابة تعاقد في مصلحة المنتفع معلوماً كان او مستقبلاً».

لذلك يجوز في التعاقد لمصلحة الغير أن يكون لمصلحة شخص معلوم أو شخص مستقبل ، ويكون موقع وثيقة التأمين طرف في عقد التأمين ، ويلتزم وحده تجاه المؤمن بدفع أقساط التأمين (المادة 312 / 2 من القانون البحري) .

المصلحة في التأمين

من شروط إنعقاد عقد التامين توفر المصلحة لدى المؤمن له في إبرام عقد التأمين ، وأن تكون هذه المصلحة مشروعة ، وتتحدد هذه المصلحة في عدم حصول الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه ، وبخلاف ذلك يصبح المؤمن له طرفاً في عقد رهان [2] وتجيز المادة 313 من القانون البحري لكل ذي الشأن أن يعقد ضماناً .

والغالب أن يكون المؤمن له مالكاً للسفينة أو مالكاً للبضائع ، ويجوز أن يكون المؤمن له شخصاً آخر له مصلحة في المحاقظة على السفينة او البضائع .

---

(1) محمود سمير الشرقاوي العقود البحرية . مرجع سابق . ص 165 .
(2) لطيف جبر كوماني . القانون البحري . مرجع سابق . ص 258 .

المبحث الثالث

إثبات عقد التأمين

وثيقة التأمين

كما ذكرنا سابقاً فإن عقد التأمين من العقود الرضائية التي لا يلزم لإنعقادها شكل خاص ، ولكن يجب ان يكون العقد مكتوباً (المادة 298 / 1 من القانون البحري) حيث لا يمكن إثباته إلا بالكتابة شأنه في ذلك شأن العقود البحرية الأخرى .

وتعتبر وثيقة التأمين هي وسيلة إثبات عقد التأمين البحري ، وعادة ما تكون هذه الوثيقة على شكل محرر مطبوع يبين الشروط التي يقبل المؤمن التعاقد بمقتضاها ، وكذلك التزامات كل من الطرفين ، وتوجد فراغات تملأ من قبل الطرفين كأسم المؤمن له والمال المؤمن عليه وقسط التأمين ومدة التامين [1] .

بيانات وثيقة التأمين

تنص المادة 298 من القانون البحري على أن وثيقة التأمين تحرر بنسختين أصليتين ، ويجب أن تثبت البيانات التالية في وثيقة التأمين : .

1 . تاريخ عقد التامين ومكان إبرامه وساعته ، يعتبر هذا البيان من

---

(1) وتوجد عدة وثائق نموذجية للتأمين البحري ، ففي فرنسا توجد ثلاث وثائق نموذجية للتأمين ، الأولى خاصة بالتأمين على السفن ، والثانية خاصة بالتأمين على البضائع ، والثالثة خاصة بسفن الصيد .

وفي إنجلترا توجد وثيقة اللويدز الشهيرة Lloyd s policy التي ترجع إلى سنة 1779 وتصاحب الوثيقة شروط تعدل كل فترة ، يصدرها مجمع مكتتبى التأمين بلندن الذي تأسس سنة 1884م لحماية مكتتبى التأمبن (المؤمنون) ، وفي معظم الدول العربية تستخدم شركات التأمين وثيقة للتأمين البحري لا تختلف عن وثيقة اللويدز الإنجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الصادرة عن مجمع مكتتبى لندن . للمزيد أنظر: مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق . التامين البحري . مرجع سابق . ص 14 .

البيانات التي يجب أن تذكر في العقد ، فتحديد التاريخ ليس باليوم فقط بل بالساعة ، يدل على أهمية هذا البيان لتحديد وقت وقوع الخطر المؤمن ضده ، حيث إن التأمين يكون باطلاً إذا وقع على خطر سبق تحققه ، حيث تنص المادة 321 من القانون البحري على « يقع باطلاً عقد الضمان المبرم بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها « .

2 . أسم طالب التأمين والمنتفع به وموطنهما ، يجب أن يذكر في وثيقة التأمين ، أسم المؤمن له ومحل إقامته ، وإذا كان هناك مستفيد من التأمين غير المؤمن له ، وبيان صفة طالب التأمين له أهمية تظهر في حالة الوثيقة العائمة ، كما سيأتي لاحقاً ، ولم تذكر المادة الطرف الآخر وهو المؤمن ، فإن أسمه وعنوانه يكون عادة مطبوعاً على الوثائق التي تصدر منه ، رغم أن المادة في فقرتها الثانية وضحت بأن العقد يوقع من الضامن والمضمون .

3 . الأخطار المؤمنة عليها وتحديد مدتها ، وهذا البيان من أجل تحديد نوع الخطر المؤمن ضده ، حيث إن محل التأمين هو الخطر الذي يؤمن ضدة ، لذلك لا عقد بغير الخطر ، كذلك يجب تحديد الأخطار التي يسأل المؤمن عنها ، كما أن تحديد الوقت الذي يكون فيه المؤمن ملزم بالتعويض ضروري في هذه الحالة ، وإذا لم تذكر الأخطار فقد بينت المادة 332 من القانون البحري ، الأخطار التي تغطيها وثيقة التأمين .

4 . مبلغ التأمين ، مبلغ التأمين هو الحد الأعلى لمبلغ التعويض الذي يدفعه المؤمن في حالة حصول الخطر المؤمن ضده ، ويفترض أن يتم الإتفاق على مبلغ التامين أثناء إبرام العقد ، إلا أن عدم كتابة المبلغ لا يؤدي الى بطلان العقد لأنه تعويض ، وعليه يقدر بمقدار الضرر الذي يصيب المؤمن له [1] .

5 . قيمة القسط أو بدل التأمين ، ويعين في وثيقة التامين والذي سيقوم بدفعه المؤمن له وهو يعتبر إلتزام بذمة المؤمن له .

---

(1) ما إذا كان التأمين أقل من من قيمة الشيء المؤمن عليه فيكون مبلغ التأمين بمقدار نسبة غطاء التأمين الى القيمة الحقيقية للشيء لطيف جبر كوماني . القانون البحري . مرجع سابق . ص 270 .

6- توقيع العقد من قبل المؤمن والمؤمن له أو من قبل سمسار التأمين لحساب المؤمن له (المادة 298 / 2 من القانون البحري) .

هذه هي البيانات التي يجب أن تذكر في عقد التأمين وهي قد وردت على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر حيث يمكن إضافة بيانات أخرى يتم الإتفاق عليها بين المؤمن والمؤمن له .

قوة وثيقة التأمين في الإثبات

وثيقة التأمين حجة بما دون فيها بالنسبة لطرفيها ، ولا يجوز إثبات عكس ما ورد فيها إلا بالكتابة حسب القواعد العامة .

وبعد أن يتم التوقيع عليها تعتبر ملزمة للطرفين ، ولا يجوز تعديلها الا بمحرر كتابي يسمى ملحق الوثيقة وهو يعتبر مكملاً لها .

إنتقال وثيقة التأمين

تنص المادة 3/298 من القانون البحري على أنه يجوز أن تكون وثيقة التأمين أسمية أو للأمر أو للحامل ، ولذلك تختلف طرق إنتقال وثيقة التأمين حسب نوعها .

فإذا كانت الوثيقة أسمية ، أي تحمل أسم المؤمن له ، فإنها تنتقل عن طريق حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني ، فيجب قبول المؤمن أو إعلانه بالحوالة .

أما إذا كانت وثيقة التأمين لحاملها فإنها تنتقل عن طريق تسليم الوثيقة الى الشخص الذي سينتقل الحق في التأمين اليه .

وإذا كانت وثيقة التأمين للأمر ، فإنها تنتقل بالتدوير مثل الأوراق التجارية، ولكن قاعدة تطهير الدفوع المعمول بها في الأوراق التجارية لا تطبق بالنسبة لوثيقة التأمين لأنها ليست ورقة تجارية ، وسواء أكانت الوثيقة للأمر أو لحاملها ، فلذلك يستطيع المؤمن أن يدفع تجاه حامل وثيقة التأمين بالدفوع التي كلن يستطيع أن يدفع بها تجاه المؤمن له حتى لو كان حسن النية ، وهذا ما نصت عليه المادة 302 من القانون البحري بقولها :«يحق للضامن أن

يحتج على حامل سند الضمان ، وإن كان لأمر أو لحامله ، بالدفوع المختصة به والتي كان في وسعه الإحتجاج بها على المضمون الأول لو لم يقع التحويل».

إلا أن القانون البحري وفي المادة 307 منه يقضي بإنتقال وثيقة التأمين في حالة تأجير السفينة ، ولا يؤدي إيجار السفينة الى فسخ عقد التأمين إلا إذا تم الإتفاق على خلاف ذلك .

ويترتب على بيع السفينة بالمزاد العلني وقف التأمين بقوة القانون في يوم البيع ، أما إذا كان البيع رضائياً ، فإن التأمين يستمر بقوة القانون إذا كانت الحصة التي إنتقلت الى المشتري أقل من نصف القيمة المؤمنة ، وإذا بلغت الحصة التي إنتقلت الى المشتري نصف القيمة المؤمنة على الأقل ، فلا يستمر التأمين إلا برضا الطرفين (المادة 306 من القنون البحري) .

المبحث الرابع

إنقضاء عقد التأمين

فسخ عقد التامين لعدم دفع الأقساط

تنص المادة 305 من القانون البحري على أنه في حالة إفلاس المؤمن له أو في حالة توقفه عن دفع القسط المستحق ، يجوز للمؤمن أن ينذر المؤمن له في محل إقامته بالدفع أو تقديم كفالة مقبولة خلال اربع وعشرين ساعة ، وإذا لم يدفع القسط المستحق أو لم يقدم كفالة مقبولة في الميعاد المذكور ، يحق للمؤمن أن يفسخ عقد التأمين بتبليغ يوجهه الى المؤمن له ولو بكتاب مسجل ، وعلى المؤمن في هذه الحالة أن يتخلى عن القسط المقابل لمدة الإخطار الباقية ، أما الباقي وهو مقابل لمدة الإخطار التي سرت قبل الفسخ فيظل حقاً للمؤمن ، ويجوز إجراء الإنذار والتبليغ معاً في ورقة واحدة .

ولا يترتب على فسخ عقد التأمين وفقاً للأحكام السابقة أثر على حقوق الغير حسن النية إذا كان هو الحائز الشرعي لسند الشحن ووثيقة التأمين (المادة 305 / 4 من القانون البحري) .

فسخ عقد التامين في حالة إفلاس المؤمن

وإذا إفلس المؤمن أو توقف عن الدفع ، يجوز للمؤمن له أن يفسخ عقد التأمين ، بعد إنذار المؤمن بوجوب الدفع أو تقديم كفالة مقبولة خلال أربع وعشرين ساعة ، إذ ان للمؤمن له الحقوق نفسها المقررة للمؤمن في حالة الإفلاس أو التوقف عن الدفع (المادة 305 / 3 من القانون البحري) . فإفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع ، ينقص من حق المؤمن له بإستيفاء مبلغ التأمين عند إستحقاقه .

حق المؤمن له في الفسخ الاختياري

تنص المادة 303 من القانون البحري على أنه يحق للمؤمن له أن يفسخ عقد التأمين في اي وقت قبل بدء سريان الأخطار ، وإذا عجز المؤمن له عن

إثبات حالة القوة القاهرة أن يدفع تعويض مقطوع للمؤمن يعادل مقدار نصف القسط المحدد في العقد .

الفصل الثاني

الأموال المؤمن عليها

التأمين البحري في جوهره تأمين على الأشياء ، وبالتالي فإن الأصل أن كل مال معرض لأخطار الرحلة البحرية يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري ، أما التأمين على الأشخاص كالركاب أو البحارة ، فلا يعتبر تأميناً بحرياً وإن تعرضوا للأخطار البحرية ، بل هو يعتبر تأميناً برياً من نوع التأمين على الحياة ، وذلك لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأشياء دون الأشخاص .

وسنقسم هذا الفصل الى مبحثين نوضح في الأول ، الأموال التي يمكن التأمين عليها ، وفي الثاني نبحث في كيفية تقويم تلك الأموال .

المبحث الأول

الأموال التي يجوز التأمين عليها

نصت المادة 313 من القانون البحري على أنه:«يجوز لذي الشأن أن يعقد ضماناً للسفينة وملحقاتها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لها ونفقات التجهيز والأغذية وأجور البحارة وأجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والعقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المرجو وبالاجمال كل الأشياء القابلة لتقدير بثمن والمعرضة لإخطار الملاحة».

ومن النص نجد أن الأموال التي يرد عليها التأمين بصفة أساسية هي السفينة والبضائع المشحونة على متن السفينة وأجرة النقل ، كما يمكن أن يرد التأمين على تعويض التأمين أو إعادة التأمين .

ولذلك سنقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب ، نخصص الأول للتأمين على السفينة والثاني للتأمين على البضائع والثالث لبعض الصور الأخرى للتأمين .

المطلب الأول

التأمين على السفينة

بينت المادة 313 من القانون البحري بأنه يمكن أن يرد التأمين على السفينة ، ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط ، بل يشمل ملحقاتها كذلك ، ويدخل في مفهوم ما يشتمل عليه عقد التأمين ، نفقات تجهيز السفينة وثمن الأغذية وأجور البحارة .

ويجوز التأمين على السفينة وهي في قيد الإنشاء ، رغم أنها لم تكتسب

وصف السفينة بعد ، ويكون التأمين من المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء ، كالحريق ومخاطر إنزالها الى البحر ، والمخاطر التي تتعرض لها بعد إنزالها الى البحر .

وقد نصت المادة 330 من القانون البحري على أن عقد التأمين ، يعتبر بحرياً بمجرد عقده على مركب ينعت بـ (السفينة) وأن كان هذا المركب لا يستعمل في الرحلة البحرية ، وهنا يعتبر التأمين بحرياً ، إذا وقع على عائمة تسمى سفينة بغض النظر عن مكان نشاطها أكان في البحر أم في النهر ، وهذا الإتجاه محل نظر لأن المادة 296 من القانون البحري تعرف التأمين البحري بأنه « عقد يتعهد الضامن بمقتضاه بتعويض المضمون عما يلحق به من الضرر في معرض رحلة بحرية « فلذلك نؤيد الإتجاه الذي يحدد طبيعة التأمين من خلال الأخطار التي يتوقع حصولها ، فالتأمين البحري مرتبط بالأخطار البحرية ذات الطبيعة الخاصة والتي تواجه الرحلة البحرية عادة ، كما أن النصوص الواردة في القانون البحري ، وما يراه الفقه من بطلان التأمين إذا إنعدمت الأخطار المؤمن ضدها ، فكيف يكون التأمين بحرياً إذا وقع على عائمة يطلق عليها سفينة ، حتى ولو لم تزاول نشاطاً بحرياً كما إنجه الى ذلك المشرع الليبي .

والتأمين على السفينة هو تأمين يشمل الهلاك أو الضرر الذي يصيب السفينة ذاتها ، وهو في نفس الوقت تأمين من المسئولية يغطي الأضرار التي تسببها السفينة للغير ، كتعويض التصادم .

أجرة السفينة

أجاز القانون البحري في المادة 313 منه التأمين على أجرة السفينة ، وتحدد المادة 315 من القانون البحري الأجرة بالأجرة الصافية وتقدر جزافاً بستين بالمائة من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين .

والتأمين على أجرة السفينة أمر نادر الوقوع ، إذ أن المجهز يفضل عليه شرط الأجرة المكتسبة مهما طرأ من من حوادث ، وبمقتضى هذا الشرط يلتزم الشاحن بدفع الأجرة مهما طرأ من حوادث ، فلا يتعرض المجهز لخطر

فقد الأجرة [1] ، أما فيما يتعلق بالشاحن الذي يلتزم بدفع الأجرة في هذه الحالة ، فإن التأمين على البضائع يشمل الأجرة المكتسبة مهما كان الطارىء (المادة 317 من القانون البحري) فهو يؤمن على الأجرة التي يقوم بدفعها.

المطلب الثاني

التأمين على البضائع

ينقسم التأمين على البضائع الى نوعين ، التأمين بوثيقة لرحلة واحدة ، وتأمين بموجب وثيقة عائمة .

التأمين على البضاعة بوثيقة لرحلة واحدة

يجوز التأمين على البضائع مهما كان نوعها ، وتحدد قيمتها في عقد التأمين ، ولكن اإذ لم تحدد قيمة البضائع في العقد ، فتقدر قيمتها بحسب سعرها في ميناء الشحن وفي وقت الشحن مع جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها الى السفينة والأجرة المكتسبة مهما كان الطارىء وقسط التأمين والربح المرجو عند الإقتضاء (المادة 317 من القانون البحري) .

ويجب أن يشبه بالبضائع أمتعة المسافرين ، والأشياء التي تجمعها السفينة الناقلة خلال رحلة علمية ، والأسماك التي توجد على ظهر سفينة الصيد [2] .

وقد أجاز المشرع الليبي التأمين على الربح المرجو (المأمول) حصوله من البضاعة ، حيث نصت على ذلك المادة 313 من القانون البحري ، ولكن الصعوبة تكمن في كيفية حساب هذا الربح المرجو ، فقد تهبط الأسعار فلا يكون هناك أي ربح ويثرى المؤمن له على حساب المؤمن في هذه الحالة ، لذلك نجد أن المشرع قد نص في المادة 312 من القانون البحري على أن

---

(1) مصطفى كمال طه و د . وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . ص 55 .

(2) مصطفى كمال طه و د . وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . ص 55 .

الربح المرجو جزافاً بعشرة في المائة من قيمة البضاعة عند القيام ، وإذا وافق المؤمن صراحة على نسبة أعلى ، وفي هذه الحالة يجب أن تحدد هذه النسبة في وثيقة التأمين .

التأمين بوثيقة عائمة

وثيقة التأمين العائمة أو المشتركة هي الوثيقة التي يتعهد بمقتضاها المؤمن بأن يضمن في حدود مبلغ معين ، جميع البضائع التي تشحن لحساب المؤمن له خلال فترة محددة .

وقد أطلق المشرع الليبي عليها الوثيقة غير الثابته ، نظراً لأنها لا تتضمن تحديداً للأشياء المؤمن عليها ، كما تسمى أيضاً الوثيقة المشتركة ، لأن المؤمن له يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن .

وقسط التأمين في الوثيقة العائمة لا يكون محدداً أبتداءاً ، فالمؤمن له يدفع قسطاً دورياً ، على أساس ما يتم شحنه من البضائع لحسابه ، ولذلك يجب على المؤمن له إخطار المؤمن بكل بضاعة يتم شحنها ، حتى يتسنى لهذا الأخير تحديد قسط التأمين (المادة 1/311 من القانون البحري) .

وغالباً ما تقترن الوثيقة العائمة بالتأمين لمصلحة شخص غير معين ، إذ جرت عادة أمناء النقل وشركات الملاحة الكبرى على عقد وثائق عامة تشمل كافة البضائع التي يقومون بشحنها خلال فترة معينة لحساب الغير ، ثم يعرضون على الشاحنين الإفادة من هذا التأمين لقاء مبلغ يضاف الى أجرة النقل [1] .

وإذا خالف المؤمن له التزامه بالقيام بالإخطار الذي يستوجبه القانون ، يجوز للمؤمن أن يطلب فسخ عقد التأمين والإحتفاظ بالأقساط المدفوعة ، كما يحق له إستيفاء الأقساط المتعلقة بالشحنات التي لم يصرح بها المؤمن له (المادة 311 / 2 من القانون البحري) .

---

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . ص 58 .

المطلب الثالث

أنواع مختلفة من التأمين البحري

1- التأمين على أجرة النقل

لم تكن كل التشريعات تسمح بالتأمين على أجرة النقل التي يتوقع المجهز أن يحصل عليها في رحلة معينة ، كالقانون الفرنسي الملغي والصادر في سنة 1885م والقانون المصري الملغي لسنة 1883م، وذلك على أساس أن التأمين على أجرة النقل وسيلة لإثراء المجهز دون أن يكون قد فقد شيئاً يستوجب تعويضه ، ولكن القوانين تجيز في الوقت الحاضر التأمين على أجرة النقل ، وهذا ما أخذ به المشرع الليبي أيضاً ، حيث أجاز التأمين على أجرة النقل وذلك في المادة 313 من القانون البحري كما بينا سابقاً .

2- التأمين على أجور البحارة

يجوز التأمين على أجور البحارة ، إذ قد يتعرض البحارة لخطر خسارة اجورهم كلها أو بعضها عند وقوع حادث بحري ، فقد نصت المادة 313 من القانون البحري على جواز التأمين على أجور البحارة ، ولكن من النادر أن يقوم البحارة بالتأمين على اجورهم من خطر عدم إستحقاقها .

3- التأمين على أقساط التأمين

تجيز المادة 320 من القانون البحري للمؤمن أن يؤمن على أقساط التأمين ، ولكن هذا النوع من التأمين نادر الوقوع ، إلا في حالة الحرب البحرية ، نظراً لإرتفاع أقساط التأمين على أخطار الحرب ، ورغم أن اقساط التأمين تكون مستحقة الدفع في جميع الأحوال ، أي سواء تحقق الخطر أم لم يتحقق، ولكن تأتي الأقساط إنتقاصاً من مبلغ التعويض الذي يلتزم المؤمن بدفعه عند تحقق الخطر ، وهو ما يمثل خسارة تلحق بالمؤمن له فيجوز التأمين عليها [1] .

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . ص 70 .

4- إعادة التأمين

إعادة التأمين هو التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه المؤمن له عند تحقق الخطر ، ويعتبر إعادة التأمين البحري تأميناً بحرياً لأن التعويض قيمة لا تنشأ الا عند تحقق الخطر [1] .

وعلى ذلك نصت المادة 319 من القانون البحري بقولها :«يجوز للضامن أن يضمن شخصاً أخر المخاطر التي ضمنها ، ويخضع التضمين لأحكام هذا الباب ويبقى الضامن الأصلي مسئولاً وحده تجاه المضمون».

وإعادة التأمين شائع العمل به في التأمين البحري ، وفي الوقت الحاضر يتخذ صورة اتفاق عام لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن . ويطبق على مجموعة عقود التأمين التي يبرمها المؤمن خلال مدة معينة ، وتقوم بعمليات إعادة التأمين شركات تأمين ، وعلى رأسها شركة اللويدز التي مركزها الرئيسي في لندن ، والتي تتكون من عدة شركات تأمين يتحمل كل منها نصيباً معلوماً من مجموع مبلغ وثيقة التأمين .

ولا توجد أية علاقة قانونية بين المؤمن له والمؤمن الثاني ، نظراً لإستقلال عقد التأمين البحري عن عقد إعادة التأمين ، وعلى ذلك يظل المؤمن الأول مسئولاً وحده تجاه المؤمن له (المادة 319 من القانون البحري) .

وإذا قام المؤمن الأول بدفع مبلغ التعويض الى المؤمن له ، جاز له مطالبة المؤمن الثاني بتعويض التأمين الذي دفعه ، ولا يجوز للمؤمن له الرجوع مباشرة على المؤمن الثاني بمبلغ التأمين وكل ما هو أن يطالب بتعويض إعادة التامين بأسم مدينه الأصلي عن طريق الدعوى غير المباشرة [2] .

(1) هاني دويدار . مرجع سابق . ص 370 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 429 .

المبحث الثاني

تقويم الأشياء المؤمن عليها

يعتبر عقد التأمين كما ذكرنا سابقاً من عقود التعويض ، حيث يقوم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه ، ولذلك يجب أن يكون مبلغ التأمين مساو للقيمة الحقيقة للشيء المؤمن عليه ، وذلك حتى لا يثرى المؤمن له على حساب المؤمن ، وبالتالي تكون له مصلحة في حدوث الخطر المؤمن ضده .

وسنحاول أن نشرح بشكل مبسط تقويم بعض الأشياء التي يتم التأمين عليها من الأخطار البحرية .

تقويم السفينة

تقيم السفينة كما تنص المادة 2/317 من القانون البحري ، بأن تقدر قيمة السفينة وملحقاتها حسب قيمتها في يوم ابتداء الأخطار أو بداية السفرة .

تقويم البضائع

وحسب ما تنص عليه المادة 317 / 1 من القانون البحري ، فإنه إذا لم تحدد قيمة البضائع في العقد فيمكن إثباتها بمقتضى قوائم البضائع والدفاتر ، والا فتقدر حسب السعر الرائج في وقت الشحن ومكانه مضافاً الى السعر جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها الى السفينة والأجرة المكتسبة مهما كان الطارىء وقسط التأمين والربح المرجو عند الإقتضاء .

تقويم الأجرة وبقية الأشياء

كما أن المادة 317 / 3 تنص على أن تقدرالأجرة والأغذية وكل الأشياء القابلة للتقدير بثمن حسب قيمها في مكان ووقت ابتداء الأخطار .

القيمة المقبولة

إذا ذكرت قيمة الشيء المؤمن عليه في وثيقة التأمين ، فإنها تسمى «الوثيقة المقبولة»، وإذا لم تذكر فيمة الشيء المؤمن عليه في وثيقة التأمين ، فتسمى هذه الوثيقة « الوثيقة المفتوحة أو الوثيقة غير المقومة « ، وفي هذه الحالة يجب على المؤمن له بعد وقوع الحادث أن يثبت القيمة الحقيقة للشيء المؤمن عليه وفقاً للقواعد السابقة .

ولكن قد يتعذر تحديد قيمة الشيء المؤمن عليه بالضبط ، فيقوم المؤمن له بتقويم الشيء المؤمن عليه ويقبل المؤمن هذا التقويم ، فتسمى هذه القيمة عندئذ بالقيمة المقبولة .

وتنص المادة 314 من القانون البحري على أن القيمة المقبولة للسفينة تشمل كل تفرعاتها والأغذية والمبالغ المدفوعة للبحارة تحت الحساب والأجهزة وكل النفقات ، ما لم يثبت تعلق بعض هذه النفقات بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة .

والقيمة المقبولة هي قيمة مؤقتة للشيء المؤمن عليه وقت العقد ، ويجوز للمؤمن دائماً أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق القيمة الحقيقة للشيء المؤمن عليه (المادة 318 من القانون البحري) وذلك حتى لا يحقق المؤمن له ربحاً من وراء التأمين .

التأمين على الشيء بأكثر من قيمته

قد يغالي المؤمن له في تقويم الشيء المؤمن عليه ، وبالتالي يبرم عقد التأمين بمبلغ يزيد على القيمة الحقيقة للشيء المؤمن عليه ، وفي هذه الحالة يجب التمييز بين حالتين :

1- إذا كان المؤمن له حسن النية ، وغالى في تقويم الشيء المؤمن عليه خطأً، فإن عقد التأمين يكون صحيحاً في حدود قيمة الشيء المؤمن عليه ، ولا يجوز للمؤمن استيفاء القسط عن المقدار الزائد ، ولكن له أن يطالب بالتعويض عند الاقتضاء (المادة 2/327 من القانون البحري) .

2- إذا كان المؤمن له سيء النية ، وقام بتقويم الشيء المؤمن عليه بأكثر من القيمة الحقيقية بقصد الحصول على تعويض أعلى ، فيجوز عقد التأمين بناءً على طلب المؤمن ويحق له إستيفاء كامل القسط على سبيل التعويض (المادة 327 / 1 من القانون البحري) وإثبات غش أو إحتيال المؤمن له يقع على عاتق المؤمن ، لأن الأصل في الإنسان حسن النية .

التأمين على الشيء بأقل من قيمته

قد تزيد القيمة الحقيقة للشيء المؤمن عليه عن مبلغ التأمين ، ففي هذه الحالة يسمى هذا التأمين « بالتأمين الجزئي « ، ولا توجد صعوبة في حساب مبلغ التامين الذي يتوجب على المؤمن دفعه إذا كان الخطر كلياً ، حيث يدفع المؤمن مبلغ التأمين ، وتطبق في هذه الحالة قاعدة النسبية ، أي نسبة مبلغ التأمين على القيمة الحقيقة للشيء المؤمن عليه .

وأساس قاعدة النسبية هو أنه فيٍ حالة التأمين على الشيء بأقل من قيمته الحقيقة ، يعتبر المؤمن له مؤمناً لنفسه بالفرق ، ويكون الحل كما لو كان هناك مؤمنان لنفس الشيء يلتزم كل منهما على حسب المبلغ الذي أمنه[1].

وعلى ذلك تنص المادة 329 من القانون البحري بقولها :«إذا كان عقد الضمان لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المضمون عد الشخص المضمون ضامناً لنفسه في القسم الباقي وتحمل قسماً يناسبه من الضرر إلا إذا نص صراحة على انه يحق للشخص المضمون ، في حدود مبلغ الضمان ، أن يحصل على تعويض كامل إذا لم يجاوز الضرر القيمة المضمونة».

---

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق . ص 436 .

الفصل الثالث

الأخطار المؤمن ضدها

الأخطار البحرية هي الحوادث التي تواجه الرحلة البحرية وتسبب أضرار للسفينة أو للبضائع المنقولة عليها أو للأشياء الأخرى الموجودة على السفينة .

ويشترط في الخطر البحري المؤمن ضده أن يكون حادثاً من قبيل القوة القاهرة بحيث لا يمكن للربان توقعه ولا تفاديه [1] .

ولا يسأل المؤمن عن الخطر الا إذا تحقق في الزمان والمكان المتفق عليهما في عقد التامين .

وقد جرت التشريعات القديمة على تعداد الأخطار التي يمكن أن تواجه الرحلة البحرية ، وكذلك فعل القانون البحري الليبي ، حيث نصت المادة 332 منه على ما يلي:«يتحمل الضامنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة وغرق وتشحيط على البر وتصادم وإرساء جبري وتغيير جبري للطريق والسفر وللسفينة والرمي في البحر والحريق والإنفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة عمداً والسرقة وعموماً كل الطوارىء والحوادث البحرية .

(1) طعن مدني رقم 32/15 ق بتاريخ 1986/6/30م . مجلة المحكمة العليا الليبية . العددان الأول والثاني . السنة 25 .

ولا يشمل الضمان مخاطر الحرب الأهلية أو الخارجية ، وإذا حصل إتفاق مخالف كان الضامن مسئولاً عن الضرر والهلاك الذي يلحق بالأشياء المضمونة من أعمال عدائية وأعمال ثأرية وتوقيف وضبط وإرهاق من أية حكومة كانت صديقة أو عدوة معترفا بها أو غير معترف بها ، وعموما من كل الطوارىء والأعمال الحربية الجبرية .

وعلى ضامني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي».

إلا أن هناك قسم آخر من التشريعات إتجه الى ترك التعداد وأورد نصاً يفيد مسئولية المؤمن عن الأخطار التي تحصل في البحر ، كقانون التجارة البحرية المصري الجديد [1] .

وعلى ذلك سنقوم بتقسيم هذا الفصل الى ثلاثة مباحث ، نبحث في الأول الأخطار المغطاة بالتأمين ، وفي الثاني الأخطار المستثناة من التأمين ، وفي الثالث نبحث في الأخطار البحرية .

---

(1) حيث تنص المادة 353 / 1 منه على أنه يسأل المؤمن عن الأضرار المادية التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة وإذا كان الخطر أو الحادث مما يشمله التأمين .

المبحث الأول

الأخطار المغطاة بالتأمين

لقد جاءت الفقرة الأولى من المادة 332 من القانون البحري كما بينا فعددت المخاطر البحرية التي يسأل المؤمن عنها إذا حدث هلاك أو ضرر للأشياء المؤمن عليها ، ثم أضافت في نهاية الفقرة عبارة « وعموما كل الطوارىء والحوادث البحرية « وهذا يعني أولاً إن هذا التعداد الوارد للمخاطر البحرية هو على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر ، ثانياً إن معنى كل الطوارىء والحوادث البحرية ينصرف الى كل الأخطار المماثلة للأخطار الواردة في الفقرة الأولى ويسأل عنها المؤمن .

والشائع في العمل في الوقت الحاضر وجود وثائق تأمين تتضمن شروطاً يجري الإتفاق عليها من قبل طرفي عقد التامين خاصة وإن أحكام القانون كما أشرنا الى ذلك هي أحكام مفسرة بغالبيتها يمكن للأطراف الإتفاق على غيرها ، وترد وثائق التامين عادة أما بصيغة « ضمان جميع الأخطار « أو بصيغة « عدم ضمان الخسائر الخاصة « [1] .

وسنعرض للأخطار التي نصت عليها المادة 1/332 من القانون البحري والتي تعتبر أخطار بحرية مؤمنة ، وهي كما يلي :.

1 . **العاصفة** ، وهي عبارة عن رياح شديدة تصاحبها عادة أمطاراً غزيرة وهياج البحر هياجاً شديداً مما يؤدي الى إرتفاع الأمراج ، وهي في الواقع السبب الرئيس للأخطار البحرية الأخرى كالغرق .

2 . **الغرق** ، وهو إختفاء السفينة تحت سطح الماء وعدم قدرتها للطفو على سطح الماء ، ويؤدي الغرق عادة الى هلاك السفينة كلياً .

3 . **الجنوح** ، وتطلق عليه المادة «التشحيط على البر» وهو توقف السفينة حبراً بسبب إرتطامها بالصخور أو قاع البحر أو دخولها في مياه

(1) مصطفى كمال طه . مرجع سابق . ص452 .

رملية ، وذلك عندما تجرفها الرياح أو الأمواج نحو مناطق ضحلة المياه .

ولا يسأل المؤمن عن الجنوح الناتج عن حركة المد والجزر الطبيعية ولا عن الجنوح الطارىء في القنونات البحرية أو في الأنهر و السواقي فوق الأماكن التي يبلغها المد والجزر (المادة 333 /2 من القانون البحري) وذلك لأن المد والجزر ظاهرة طبيعية ويفترض في هذه الحالة أن يأخذ الربان إحتياطاته لتجنبها .

4 . **التصادم** ، ويقصد به إصطدام السفينة بغيرها من السفن أو الأجرام العائمة أو الثابته الأخرى (المادة 2/335 والمادة 1/343 من القانون البحري) وهذا يعني عدم إقتصار معنى التصادم على التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية ، وإنما يكون التصادم هنا بمعناه الواسع ، فقد يكون إصطدام برصيف الميناء أو حاجز أمواج أو حطام سفينة أخرى .

ولا يشترط لإعتبار الحادث تصادماً ان يحصل إحتكاك أو إرتطام مادي بين السفينتين ، بل يكفي أن يلحق ضرر بالسفينة من سفينة أخرى نتيجة القيام بمناورة أو عدم القيام بمناورة أو عدم مراعاة أنظمة الملاحة .

وتنص المادة 1/335 من القانون البحري على أنه إذا تصادمت سفن عائدة لمؤمن له واحد أو تبادلت المساعدات جرت التسوية كما لو كانت لمجهزين مختلفين .

5 . **الإرساء الجبري** ، قد تضطر السفينة للتوقف في ميناء غير مقرر ضمن الرحلة البحرية ، وذلك لإصلاح عطل أصابها أو ضرر نتيجة عاصفة شديدة مثلاً ، ويتطلب الإرساء الجبري نفقات إستثنائية كرسوم الدخول والخروج من الميناء ورسوم الإرشاد والقطر وغذاء البحارة وكذلك الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة لطول مدة السفر في هذه الحالة .

وتنص المادة 334 من القانون البحري على أنه إذا كانت نفقات الرسو الوقتي من الخسائر الخاصة ، فلا يكون غذاء البحارة وأجورهم على عاتق المؤمن ، ولكن إذا أقتيدت السفينة لمرفأ أفضل من مرفأ الرسو لإصلاح السفينة فيه على نفقة المؤمن ، فإن غذاء البحارة وأجرهم ونفقات القطر

تكون على عاتق المؤمن ، ويكون الحكم كذلك إذا أنتظرت السفينة في مرفأ الرسو الوقتي قطع الغيار الضرورية لإصلاحها وإكمال السفر وعندما يكون الإصلاح على عاتق المؤمن .

6 . **التغيير الجبري للطريق والسفر والسفينة** ، فالتغيير هنا قد يكون بتغييرالطريق ، أي خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد ، وقد يكون تغيير السفر أو الرحلة كاملة من حيث مكان القيام ومكان الوصول ، وقد يكون تغيير السفينة ، وذلك بنقل البضائع المحملة عليها الى سفينة أخرى ، ويشترط في جميع الحالات أن يكون هذا التغيير جبرياً أي لتفادي خطر يهدد السفينة إذا استمرت بالطريق المعتاد للرحلة كوجود عاصفة أو وجود حصار بحري على ميناء الشحن أو التفريغ ، أما إذا كان التغيير إختيارياً فإن المؤمن لا يسأل عنه .

7 . **الرمي قي البحر** ، ويسأل المؤمن أيضاً عن الهلاك أو الضرر الذي يحصل بسبب رمي بعض البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة وذلك طبقاً للقاعدة المعروفة « الرمي في البحر « من أجل السلامة العامة أو المنفعة المشتركة .

ورغم أن عمل الربان يعتبر في هذه الحالة إختيارياً الا أنه يتم نتيجة خطر يهدد السفينة ، ولذلك يكون المؤمن مسئول عن تعويض الأضرار التي تنشأ في هذه الحالة .

ويجب أن يشبه بالرمي جميع الأضرار التي يحدثها الربان إختياراً بالسفينة أو البضائع لأجل سلامة الرحلة البحرية أي جميع الخسائر المشتركة[1] .

8 . **الحريق والإنفجار** ، رغم أن إشتعال النيران في السفينة أو البضائع لا يعتبر من الأخطار البحرية، حيث إنه يحدث في البر كما يحدث في البحر ، الا أن القانون قد أعتبره خطراً بحرياً لأنه يحدث أثناء الرحلة البحرية ، ولأن الأضرار التي تنجم عنه تكون في البحر أكثر جسامة لكون السفينة في عرض البحر ، بعيدة عن مراكز الإطفاء والنجدة ، ولذلك فإن

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . 96 .

المؤمن يسأل عن الحريق الذي يحصل كخطر بحري ، بشرط أن يكون بسبب قوة قاهرة وليس بسبب المؤمن له .

ويعامل الإنفجار ، كانفجار الآت السفينة أو إنفجار البضائع المشحونة على السفينة ، معاملة الحريق فيسأل المؤمن عنه ، إذا لم يكن بخطأ المؤمن له .

9 . **النهب والسرقة** ، والنهب هو سرقة مصحوبة بإعمال عنف ، كما لو قامت به جماعة مسلحة ، ويسأل المؤمن عن تعويض الأضرار التي تنشأ في هذه الحالة .

والسرقة هي أخذ المال بغير رضا المالك أو الحائز له ، وسواء وقعت السرقة من الغير أو من البحارة ، فإن التأمين يغطيها ، ويسأل عنها المؤمن طالما انها حدثت في البحر أثناء الرحلة البحرية .

10 . **الضرر الذي يسببه البحارة عمداً** ، ويسأل المؤمن عن الأضرار التي يحدثها البحارة عمداً ، مثل الأضرار التي تلحق بالسفينة أو التي تلحق بالبضائع المنقولة عليها أو الأشياء المؤمن عليها .

11 . **الحوادث البحرية الأخرى** ، فيسأل المؤمن أيضاً عن اي ضرر أو هلاك يلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب الطوارىء أو الحوادث البحرية.

فالحادث البحري هو كل حادث قهري يمكن أن يصيب السفينة أو البضائع أثناء الرحلة البحرية ، وعلى ذلك يسأل المؤمن عن إبتلال البضاعة ، وتلف البضاعة بسبب إرتفاع حرارة الجو إرتفاعاً غير عادي ، وتسرب السوائل العرضي [1] .

وقد حددت أضرار أخرى يسأل عنها المؤمن في مواد أخرى ، كالأضرار التي أشارت اليها المادة 1/333 من القانون البحري حيث جاء فيها :«الضامن مسئول عن نفقات التعويم ونفقات مساعدة السفينة المتعرضة لخطر محقق ونفقات الإنقاذ في البحر ونفقات القطر عندما تساق السفينة الى مرفأ بقصد ترميمها» كما يسأل المؤمن عن الخسائر المشتركة .

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م، مرجع سابق . ص 453 .

المبحث الثاني

الأخطار المستثناة من التأمين

توجد بعض الأخطار لا يسأل عنها المؤمن ولا يلتزم بالتعويض عنها للمؤمن له عن الهلاك أو الضرر الناشىء عنها ، وهذه الأخطار هي : .

1 . خطأ المؤمن له

تنص المادة 1/338 من القانون البحري على أن:«الضامن غير مسئول عن الهلاك والضرر الناتجين عن خطأ أو فعل لا مبرر له تعمده المضمون أو ممثلوه ويقع باطلاً كل إتفاق مخالف».

فالمؤمن لا يسأل عن الهلاك أو الضرر الناشىء عن الأخطار العمدية التي يرتكبها المؤمن له أو ممثلوه ، وذلك لأن عقد التأمين عقد إحتمالي يقوم على إحتمال تحقق الخطر أو عدم تحققه ، فلا يسوغ للمؤمن له أن يتسبب عمداً أو بخطئه الجسيم في تحقق الخطر الذي يعطيه الحق في التعويض[1] .

إن الأخطاء البسيطة وغير العمدية التي تصدر من المؤمن له ، يكون المؤمن مسئول عن الأضرار التي تنشأ عنها ولا يجوز الإتفاق على خلاف ما سبق لأنه من النظام العام ويقع بالتالي كل إتفاق مخالف باطلاً .

2 . غش الربان

تنص المادة 338 / 2 من القانون البحري على أنه:«وإذا عين مجهز السفينة ربانها فلا يكون ضامن جرم السفينة مسئولاً عن نتائج ما يرتكبه الربان من غش أو إحتيال».

وإذا كانت المادة 332 من القانون البحري تعتبر المؤمن مسئولاً عن الضرر الذي يسببه البحارة عمداً، الا أن المادة 339 من القانون البحري

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 454 .

تقضي بإعفاء المؤمن من مسئوليته عن التعويض عن الأضرار التي يسببها البحارة عمداً في الحالات التالية :.

أ . أعمال الغش أو الإحتيال التي يقترفها الربان ، ومن الحوادث كافة على انواعها الناتجة عن خرق الحصار وعن التهريب وعن التجارة الممنوعة والسرية ما لم يغير الربان بدون رضاء مجهز السفينة أو ممثله ويستبدل به آخر غير الربان الثاني (معاون الربان) .

ب . كل النتائج التي تترتب على السفينة من أي عمل كان يقوم به الربان أو البحارة على اليابسة .

ومن النصوص السابقة ، فإن المؤمن يكون مسئولاً عن الأضرار التي تنتج عن أعمال الربان والبحارة بوجه عام ، ولكن مؤمن السفينة لا يسأل عن الأضرار التي تنشأ بسبب غش أو إحتيال الربان ، إذا كان قد إختاره مجهز السفينة بنفسه ، حيث يجب أن يتحمل نتيجة خطئه وسوء إختياره ، أما إذا كان الربان قد أستبدل به غيره بدون رضاء مجهز السفينة أو ممثله فيبقى المؤمن مسئولاً في هذه الحالة .

أما مؤمن البضائع فيبقى مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بها والناشئة عن أخطاء الربان العمدية وغير العمدية على السواء ، وذلك لأن الربان لا تربطه بالشاحن أية صلة سواء أكانت صلة تبعية أم صلة إختيار(1) .

3 . عيب الشيء المؤمن عليه

تنص المادة 340 من القانون البحري على أن:«مع مراعاة أي شرط مخالف لا يتحمل الضامن الضرر أو الهلاك الناتج عن عيب خاص في الشيء المضمون ما لم يكن الضامن على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهز متيقظ أن يقدره ولا أن يمنعه».

ويستفاد من النص أن المؤمن غير مسئول عن الهلاك أو الضرر الناتج عن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه ، الا إذا وجد شرط بخلاف ذلك تم الإتفاق عليه بين المؤمن والمؤمن له .

---

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . ص 103 .

ولكن المؤمن يسال عن العيب الخاص في الشيء المؤمن عليه ، إذا كان هذا الشيء جرم السفينة (جسم السفينة) وكان فيها عيب خفي لم يكن بمقدور المجهز وهو صاحب المصلحة بالتأمين تقديره أو منعه .

والعيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه لا يعتبر من الأخطار البحرية ، لذلك فإن المؤمن لا يسأل عن الهلاك أو الضرر الذي يحدث للشيء المؤمن عليه في هذه الحالة .

ويقع على عاتق المؤمن الذي يدعي وجود العيب الخاص في الشيء المؤمن عليه أن يثبت وجود هذا العيب ، حيث إنه المسئول في الأصل عن كل هلاك أو ضرر يصيب الشيء المؤمن عليه أثناء الرحلة .

4 . الأضرار التي يسببها الشيء المؤمن عليه

تنص المادة 342 من القانون البحري على أن:«لا يسأل الضامن الأضرار التي يسببها الشيء المضمون لغيره من الأشياء أو الأشخاص ما لم يشترط عكس ذلك» والسبب في عدم مسئولية المؤمن عن تلك الأضرار التي الناشئة عن الشيء المؤمن عليه ، هو أن هذا الضرر لا يدخل ضمن الأضرار الناتجة عن الأخطار البحرية ، ولكن يجوز الإتفاق على خلاف ذلك ، فيكون المؤمن مسئول عن تلك الأضرار .

المبحث الثالث

الأخطار الحربيـة

الحرب هي القوة القاهرة بما ينجم عنها من أحداث ومن أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع غير متوقعة ، والذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه ليس هو الحرب بل ما خلفته من أحداث واضطرابات [1] .

وكانت القوانين القديمة تقضي بمسئولية المؤمن عن الأخطار الحربية ، لكثرة الحروب في السابق وإمتدادها لفترات زمنية طويلة ، حتى أن القانون الفرنسي الصادر سنة 1807م يساوي بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية ، لأن فرنسا كانت في حروب طويلة مع إنجلترا ، ولكن التطور الذي حدث في العلاقات الدولية وتقارب الدول من بعضها البعض نتيجة تقدم المواصلات والإتصالات أدى الى التقليل من الحروب ، مما أدى الى نقصان الحروب الحربية البحرية .

ونتيجة لذلك فقد بدأت وثائق التامين بإستبعاد الأخطار الحربية من مسئولية المؤمن مقابل تخفيض قسط التأمين ، كما توجد وثائق تغطي الأخطار الحربية مقابل قسط مرتفع في حالة نشوب حرب بين دولتين أو أكثر .

ولذلك فقد نصت المادة 332 / 2 من القانون البحري على أنه:«ولا يشمل الضمان مخاطر الحرب الأهلية أو الخارجية ، وإذا حصل إتفاق مخالف كان الضامن مسئولاً عن الضرر والهلاك الذي يلحق بالأشياء المضمونة من أعمال عدائية وأعمال ثأرية وتوقيف وضبط وإرهاق من أية حكومة كانت صديقة أو عدوة معترفاً بها أو غير معترف بها ، وعموماً من كل الطوارىء والأعمال الحربية الجبرية».

ولفد ذكرت المادة 2/332 من القانون البحري أمثلة على الأخطار التي تعتبر أخطاراً حربية ولا يسأل المؤمن عن الهلاك أو الأضرار التي تنشأ

---

(1) محمد كمال حمدي . عقد الشحن والتفريغ . مرجع سابق . 249 .

عنها إلا إذا تم الإتفاق على خلاف ذلك، فإن المؤمن عندها يكون مسئولاً، وهذه الأخطار تشمل الحرب الأهلية أو الخارجية، الأعمال العدائية، الأعمال الثأرية ، الضبط (الإغتنام) إرهاق أية حكومة صديقة أو عدوة معترف بها أو غير معترف بها ، وعموماً من كل الطوارىء والأعمال الحربية الجبرية .

كما تنص المادة 332 / 3 من القانون البحري على أنه:«وعلى ضامني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي» ومن هذا النص يستفاد بأن المؤمن يقع على عاتقه إثبات الخطر الحربي ، إذا كان التأمين عادياً ، أي لا يشمل الأخطار الحربية ، فمن يتمسك بالإعفاء عليه إثبات أن الهلاك أو الضرر قد نشا عن خطر حربي وليس عن خطر بحري .

وعلى عكس ذلك إذا تعلق الأمر بتأمين ضد أخطار الحرب ، فإنه يقع على عاتق المؤمن له إثبات الخطر الحربي .

ويتوسع القضاء والفقه في تحديد الأخطار الحربية ، بحيث لا يقتصر الأمر على الأصابات المباشرة التي تصيب السفينة نتيجة نيران الأعداء وهي الصورة الواضحة والمألوفة ، بل الأعمال التي تعتبر في أوقات السلم مخاطر بحرية عادية ، يمكن أن تصبح مخاطر حربية أثناء الأعمال الحربية كالتصادم الذي ينتج عن إطفاء أنوار السفينة أو منائر الإرشاد ، وكذلك الجنوح إذا حصل لسفينة تقوم بمهمة ذات علاقة بالحرب [1] .

---

(1) وبهذا حكم القضاء الإنجليزي في قضية السفينة Coxwold ففي سنة 1940م كانت هذه السفينة تسير في قافلة بحرية وتنقل شحنة بنزين للقوات البريطانية في النرويج ، وخلال هذه الرحلة جنحت السفينة ، وقد أعتبرت محكمة الإستئناف هذا الجنوح خطراً بحرياً عادياً ، ولكن مجلس اللوردات قضى بأن الحادث يعد خطراً حربياً لأنه يتعلق بسفينة مستخدمة في عملية حربية . أنظر د . مصطفى كمال طه و د . وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . ص 115 .

الفصل الرابع

التزامات الطرفين

يعتبر عقد التأمين من العقود الملزمة لطرفيه ، حيث يرتب إالتزامات عليهما، وسنبحث التزامات المؤمن له في مبحث أول والتزامات المؤمن في مبحث ثاني.

المبحث الأول

التزامات المؤمن له

يلتزم المؤمن له بموجب عقد التأمين البحري بالتزامات عدة تبدأ بالتزامه بتقديم معلومات صحيحة عن الشيء المؤمن عليه ، ودفع قسط التأمين والمحافظة على حقوق المؤمن . وسنبحث كل من هذه الألتزامات بمطلب منفرد .

المطلب الأول

تقديم المعلومات الدقيقة والصحيحة

يترتب على المؤمن له التزام بتقديم المعلومات الصحيحة والدقيقة عن الشيء المؤمن عليه ، حيث إن عقد التأمين البحري من العقود التي تعتمد على مبدأ حسن النية المطلق ، ويترتب على عدم تقديم المعلومات أو تقديم معلومات غير صحيحة بطلان عقد التأمين حتى ولو لم تكن عند المؤمن له نية الإحتيال ، وقد نصت المادة 300 من القانون البحري على أنه:«يبطل الضمان ، ولو لم تتوفر نية الإحتيال ، كتم أي معلومات أو الإدلاء يتصريح كاذب من قبل المضمون وقت إنشاء العقد وأي إختلاف بين عقد التأمين وأوراق النقل إذا كان من شأن التقليل من مدى الخطر .

ويبطل عقد الضمان حتى في الحالة التي لايكون فيها لكتم المعلومات والإختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو في هلاك الشيء المضمون.

ويحق للضامن كامل القسط إذا ثبتت على المضمون نية الإحتيال ونصفه في حالة عدم توافر هذه النية».

ومن النص يظهر بأن القانون أوجب على المؤمن له أن يقدم المعلومات الصحيحة والدقيقة وعدم كتم أية معلومات ، فحسن النية يجب توافرها في هذه الحالة ، وإذا أبطل عقد التامين فإن المؤمن لا يضار من هذا البطلان لأنه يستحق القسط كاملاً إذا كان تقديم المعلومات بسوء نية ، ويستحق نصف القسط في حالة عدم وجود سوء النية لدى المؤمن له .

وإضافة الى كتم المعلومات أو تقديم معلومات غير صحيحة ، تشير المادة الى الإختلاف بين وثيقة التأمين وأوراق النقل (سند الشحن) ، إذا كان هذا الإختلاف يؤدي الى التقليل من مدى الخطر . وفي هذه الحالة على المؤمن أن يثبت أن المعلومات التي قدمت أدت الى تقليل من مدى الخطر ، وبالتالي تعذر عليه أن يحدد الخطر المؤمن ضده بدقة وأن يطالب بقسط يتناسب معه .

ويتعرض المؤمن له لعقوبة بطلان عقد التامين ، إذا أستجدت حوادث من شأنها أن تعدل فكرة الخطر لدى المؤمن ويكتم المؤمن له هذا الأمر ، فالمادة 301 من القانون البحري تنص على أنه:«على المضمون أن يبلغ الى الضامن الحوادث اللاحقة للعقد التي تعدل فكرة الخطر عند الضامن وإلا طبقت في شأنه العقوبة المنصوص عليها في المادة السابقة».

وفي الحالتين بالنسبة لحكم المادة 300 و حكم المادة 301 من القانون البحري ، يستطيع المؤمن أن يتنازل عن حقه في البطلان ، لأنه مقرر لحسابه ويكون ذلك بالإستمرار بالمطالبة بالقسط أو باقي الأقساط على الرغم من معرفته بالواقعة التي تجيز البطلان [1] .

والسكوت أو البيان غير الصحيح من جانب المؤمن له لا يؤدي الى إبطال عقد التأمين ، إلا إذا كان من شأنه أن يقلل من فكرة الخطر ، أي أن يكون له أثر في تقدير الخطر ، فإذا ذكر في وثيقة التامين أن البضاعة المؤمن عليها مشحونة على ظهر السفينة وقت التأمين في حين أنها لم تشحن إلا فيما بعد ، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك ببطلان التأمين لتقديم بيان غير صحيح ، لأن هذا البيان لا أثر له على فكرة الخطر [2] .

---

(1) لطيف جبر كوماني . مرجع سابق . ص 274 .

(2) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 472 .

المطلب الثاني

الالتزام بدفع قسط التأمين

قسط التأمين هو المبلغ الذي يتوجب على المؤمن له ان يدفعه الى المؤمن لقاء التزام هذا الأخير بدفع مبلغ التامين عند تحقق الخطر المؤمن ضده . ويحدد القسط عادة بنسبة مئوية من مبلغ التأمين مع مراعاة إحتمال تحقق الخطر وطبيعة الشيء المؤمن عليه .

ويفترض أن يكون قسط التأمين وفقاً لما أتفق عليه بين المؤمن له والمؤمن ، فلايجوز تغييره بعد ذلك ، سواء بالزيادة أو بالنقصان ، ولكن قاعدة عدم تغيير قسط التامين ليست من النظام العام ، لذلك يجوز الإتفاق على مخالفتها ، وقد نص القانون البحري على ثلاث حالات تتعلق بإمكانية تغيير قسط ، إحداهما تتعلق بتخفيض مبلغ القسط ، وحالتين يزاد فيهما قسط التأمين ، فالمادة 304 من القانون البحري تنص على أنه:«إذا وقع الضمان على بضائع في الذهاب والإياب ولم تشحن البضائع للإياب بعد بلوغ السفينة مكان وصولها الأول أو لم يكتمل شحن الإياب حق للضامن مقدار ثلثي القسط المتفق عليه فقط ، ما لم يتفق على خلاف ذلك».

أما المادة 346 من القانون البحري ، فتعطي الحق للمؤمن بزيادة قسط التامين في حالة إقامة السفينة خارج الميناء المقصود بسبب الحجر الصحي ، وتكون الزيادة بمقدار ثلاثة أرباع في المائة شهرياً من يوم السفر للمحجر الصحي الى يوم الإياب ، كما تشير المادة ذاتها الى حالة أخرى يمكن فيها زيادة القسط ، وهي حالة إقامة السفينة أمام الميناء إذا وجدته موصداً أو محاصراً ، وتطبق في هذه الحالة نفس الزيادة السابقة .

قابلية القسط للتجزئة

يثير الفقهاء موضوع قابلية القسط للتجزئة ، فهل يمكن للمؤمن له تجزئة القسط ، وبالتالي دفع أجزاء منه والإمتناع عن دفع الأجزاء الأخرى أم أن قسط التأمين يكون حقاً للمؤمن في كل الأحوال ، والسؤال يطرح نفسة

بمناسبة حصول ما ينهي الخطر المؤمن ضده خلال فترة التأمين أو هلاك المال المؤمن عليه بسبب لا يسأل عنه المؤمن ، فلو كانت سفينة مؤمن عليها لمدة معينة من الأخطار البحرية العادية فقط دون الأخطار الحربية ، ثم أغرقت بعد ذلك بفعل العدو أثناء الحرب ، فهل يستحق المؤمن قسط التأمين كاملاً أم أنه لا يستحق إلا ما يقابل المدة التي تحمل فيها الخطر من مدة التأمين ؟

لقد أنقسم الفقه حول هذا الأمر ، حيث يرى البعض أحقية المؤمن بكامل قسط التأمين ، لأن المؤمن يكون ضامناً للخطر المؤمن ضده مقابل قسط التأمين الذي يدفعه المؤمن له ، وبالتالي لا يمكن القول بعدم أحقية المؤمن في الإحتفاظ بقسط التامين كاملاً إذا زال الخطر المؤمن ضده قبل نهاية مدة التأمين ، لأن عقد التأمين من عقود الغرر [1] .

بينما يرى القسم الآخر أنه لا يحق للمؤمن التمسك بعدم قابلية القسط للتجزئة ، وذلك لأنه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لإستحالة التنفيذ ، وجب أن ينقص تبعاً التزام المؤمن له بدفع القسط المقابل للمدة الباقية ، نظراً للتقابل والإرتباط بين الالتزامين ، وإلا أثرى المؤمن من غير سبب على حساب المؤمن له [2] .

---

(1) انظر د . محمود سمير الشرقاوي . العقود البحرية . مرجع سابق . ص 207 .

(2) د . مصطفى كمال طه . و د . وائل أنور بندق . التأمين البحري . مرجع سابق . ص 145 . ويرى ان محكمة النقض الفرنسية بحكمها الصادر في 1923/6/6م قد رأت بحق أن قاعدة إستحقاق القسط بأكمله إذا بدأ الخطر يسري في حق المؤمن لا تنطبق الا إذا كان إنقضاء التأمين ناشئاً عن فعل المؤمن له نفسه ، أما إذا كان ذلك ناشئاً عن قوة قاهرة ، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بقاعدة عدم قابلية القسط للإنفسام ، بل عليه أن يرد للمؤمن له القسط المقابل للمدة الباقية التي لا يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر.

وقد صدر هذا الحكم في قضية تتحصل وقائعها في أن كمية من البن ارسلت من أمريكا الوسطى الى فرنسا بعد التامين عليها ، وعندما وصلت السفينة الناقلة الى نيويورك صدر قرار الحكومة الفرنسية بحظر إستيراد البن فأستحال الأستمرار في السفر وطالب المؤمن له برد قسط التأمين المقابل للرحلة من نيويورك الى الهافر وعارض المؤمن في هذا الطلب وتمسك بعدم قابلية القسط للإنفسام ، ولكن محكمة النقض الفرنسية قضت بوجوب

ويجوز للمؤمن والمؤمن له الإتفاق على عدم تجزئة القسط وإستحقاقه كاملاً حتى ولو أنقضى العقد قبل نهاية المدة بسبب حادث أجنبي عن المؤمن له ، وهذا ما يسمى بشرط « القسط المستحق مهما كانت الحوادث « .

دفع الأقساط

وفي حالة عدم دفع المؤمن له لقسط مستحق ، يحق للمؤمن أن يفسخ العقد بعد إنذار المؤمن له بالدفع أو بتقديم كفالة في مهلة اربع وعشرين ساعة ، على أن يتخلى المؤمن عن القسط بنسبة مدة الإخطار الباقية ويظل الباقي حقاً له (المادة 305 من القانون البحري) .

ويتمتع المؤمن بامتياز على السفينة مقابل أقساط التامين في حدود اقساط سنة واحدة (المادة 48 / 7 من القانون البحري) .

المطلب الثالث

الالتزام بالمحافظة على حقوق المؤمن

تنص المادة 308 من القانون البحري على ما يلي:«على المضمون أن يبلغ الضامنين نبأ الكارثة أو الخسارة خلال ثلاثة أيام من علمه بالنبأ وعليه أن يخفف بقدر المستطاع من تاثير الخطر ، وأن يتخذ كل التدابير الواقية وأن يشرف على اعمال إنقاذ الأشياء المضمونة أو يجري هذه الأعمال وأن يحفظ كل حق في رفع الدعوى على المسئولين من الغير».

من هذا النص يظهر بأن هناك التزامات على المؤمن له يجب القيام بها وتنفيذها بحسن نية ، حيث إن عقد التامين كما بينا سابقاً من العقود التي يجب تنفيذها بحسن نية ، وهذه الالتزامات هي كما يلي : .

إنقسام القسط في هذه الحالة ، لأن الغاء السفر ليس ناشئاً عن خطأ المؤمن له .

1 . إبلاغ المؤمن بالحادث

من نص المادة 308 يجب على المؤمن له أن يقوم بإبلاغ المؤمن بالحادث الذي وقع والذي يترتب عليه التعويض ، وذلك خلال ثلاثة أيام من وقت علم المؤمن له بنبا الكارثة أو الخسارة ، وذلك حتى يتمكن المؤمن من إتخاذ التدابير الضرورية للتحقق من الحادث والأضرار الناتجة عنه وكذلك تثبيت معالم الكارثة قبل تغيرها ، ولهذا فقد نص القانون على هذه الفترة القصيرة.

فإذا تأخر المؤمن له عن الإبلاغ ، فللمؤمن حق مطالبته بالتعويض عن الضرر الذي يلحقه من جراء التأخير [1] .

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطاً يلزم المؤمن له بإبلاغ المؤمن خلال فترة محددة بوقوع الحادث المؤمن ضده ، وفي حالة عدم قيامه بالتبليغ فإن حقه يسقط بالرجوع على المؤمن .

2 . تخفيف أثر الحادث

وعلى المؤمن له أن يخفف من أثر الحادث كما تنص الفقرة الثانية من المادة 308 من القانون البحري ، فعليه القيام بالأعمال التي تؤدي الى التخفيف من آثار الحادث ، كقطر السفينة التي أصيبت الى أقرب ميناء لإصلاحها ، وأن يشرف على إنقاذ الأموال ، وإذا غرقت السفينة فيجب عليه أن يقوم بإنقاذ البضائع المشحونة أو إنقاذ الأجزاء المهمة من السفينة ، وكل ذلك قدر المستطاع ، فالقانون لا يطلب من المؤمن له أن يقوم بإعمال أكثر من إستطاعته ، ولكن يجب أن تؤدى تلك الأعمال بحسن نية ، فالعلاقات بين المؤمن والمؤمن له يجب أن يسودها حسن النية .

وإذا قام المؤمن له بتنفيذ هذا الإلتزام فله حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي نتجت عن قيامه بتنفيذ هذه الأعمال ، كما له الحق بإسترداد جميع المصاريف التي أنفقها ما لم يثبت المؤمن إحتيال المؤمن له عند قيامه بهذا الإلتزام (المادة 1/308 من القانون البحري) . وإذا لم يقم المؤمن له بتنفيذ هذا الإلتزام فيكون مسئولاً عن تعويض الضرر الذي يلحق بالمؤمن

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1991م . مرجع سابق . ص 479 .

بسبب ذلك .

كما يحق للمؤمن بدوره أن يتخذ كل التدابير اللازمة للقيام بعمليات الإنقاذ ، دون أن يكون لأحد حق الأحتجاج عليه في القيام بأي عمل للتخفيف من أثار الحادث ، بأنه يتصرف تصرف المالك (المادة 309 / 2 من القانون البحري) .

3 . المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير

ورد في أخر الفقرة الثانية من المادة 308 من القانون البحري بأن « وأن يحفظ كل حق في رفع الدعوى على المسئولين من الغير « ، فقد ينشأ الهلاك أو الضرر نتيجة حادث تسبب فيه خطأ الغير ، كتصادم سفينة مع السفينة المؤمن عليها وغرقها ، أو وصول البضاعة المنقولة متضررة ، ففي هذه الحالة يجب على المؤمن له القيام بالأجراءات الضرورية للمحافظة على حقوق المؤمن ، كتقديم التحفظات المطلوبة قانوناً ، وإخطار المؤمن بالحادث الحاصل ومسببه وكيفية حصوله ، لأنه متى قام المؤمن بدفع تعويض التأمين ، فإنه يحل محل المؤمن له في حقوقه ودعاويه تجاه الغير المسئول عن الحادث (المادة 364 من القانون البحري) .

وإذا أخل المؤمن له بهذا الإلتزام ، فإنه يكون مسئولاً عن تعويض الضرر الذي أصاب المؤمن نتيجة هذا التقصير .

4 . إثبات الضرر

يلتزم المؤمن له بإثبات الضرر الذي يلحق الشيء المؤمن عليه ، وذلك بالقيام بالأجراءات التي نصت عليها المادة 310 من القانون البحري والتي جاء فيها :«على المتسلمين أن يتصلوا بعملاء الضامنين أو وكلائهم المذكورين في الوثيقة إذا وجدوا وإلا فبالسلطة المحلية المختصة للكشف عن الخسائر البحرية والأشياء الهالكة أو التالفة ، وإلا سقط حقهم في رفع الدعوى .

وعليهم أيضاً ، ليحتفظوا بحقهم في رفع الدعوى أن يتموا إجراء هذه الكشوف خلال ثمانية أيام من اليوم الذي يضع الناقل البضاعة تحت تصرفهم أو تحت تصرف ممثليهم أو وكلائهم على أن لا تجاوز هذه المهلة

ثلاثين يوماً أبتداءاً من تاريخ وصول البضاعة الى المكان المقصود .

ولا تسري مهلة الثلاثين يوماً على المتسلم الذي يثبت أنه كان يجهل وصول البضاعة الى المكان المقصود».

من النص أعلاه يظهر أن القانون يتطلب إتخاذ إجراءات معينة من قبل المؤمن له لتثبيت الضرر بحسب الطريقة التي تحددها وثيقة التأمين ، ويكون عادة بإنتداب خبير تأمين لمعاينة الأضرار وتثبيتها في محضر .

ونص المادة 310 من القانون البحري يطبق في حالة إستلام البضائع وهي متضررة ، حيث إن المادة تنص على المتسلمين ، ومن ثم فإن حكمها لا يطبق في حالة هلاك البضاعة هلاكاً تاماً .

المبحث الثاني

التزامـات المؤمن

الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المؤمن هو الإلتزام بدفع التعويض للمؤمن له عن الضرر الذي لحقه بسبب وقوع الخطر المؤمن ضده ، ويتوقف كيفية تنفيذ هذا الإلتزام على الطريقة التي يتبعها المؤمن له في المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه ، فأما أن يلجأ الى دعوى الخسارة ، وأما أن يلجأ الى دعوى الترك ، ولذلك سنقسم هذا المبحث الى مطلبين ، الأول نخصصه لدعوى الخسارة والثاني لدعوى الترك .

المطلب الأول

دعـوى الخسارة

تعتبر دعوى الخسارة هي الطريق الأعتيادي الذي يسلكه المؤمن له في كل الأخطار التي تقع على الشيء المؤمن عليه من أجل الحصول على التعويض من المؤمن .

وتثير دعوى الخسارة بعض الصعوبات في كيفية تقدير التعويض وكيفية مباشرة هذه الدعوى .

أولاً . تقدير التعويض

تقدير التعويض قد يكون بالنسبة للسفينة وقد يكون بالنسبة للبضائع المنقولة .

1- تقدير التعويض بالنسبة للسفينة

إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات نقدية تكبدها المؤمن له من أجل

تفادي الخطر المؤمن ضده وليست أضرار مادية أصابت السفينة ، فإن مبلغ التعويض يتحدد بمقدار ما أنفقه المؤمن له ، على ان يحسم ما يساوي الحصة التي قد تستحق له عن الحادث الذي إستوجب النفقات عند الإقتضاء (المادة 354 من القانون البحري) .

وإذا هلكت السفينة هلاكاً تاماً قدر التعويض على أساس قيمة السفينة (المادة 354 من القانون البحري) المذكور في وثيقة التأمين ، ويجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض (المادة 358 / 1 من القانون البحري) .

وإذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها ، قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة ، وتثبت هذه النفقات بقوائم الحساب على أن يؤيد الخبراء ضرورة هذا الإصلاح (المادة 355 من القانون البحري) .

كما يجب أن يحسم من نفقات الإصلاح فرق التجديد ، كما لو أستبدل جزء من السفينة القديم بجزء أخر جديد ، حتى لا يثرى المؤمن له على حساب المؤمن ، ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين (المادة 358 من القانون البحري) .

2- تقدير التعويض بالنسبة للبضائع

لا توجد صعوبة في تقدير الخسارة إذا كانت نفقات دفعها المؤمن له ، وإذا هلكت البضاعة هلاكاً تاماً ، فإن المؤمن له يطالب بقيمة البضاعة بحدود مبلغ التأمين .

أما إذا وصلت البضاعة تالفة ، فيجري تقدير التعويض على أساس النسبة بين قيمتها سالمة وقيمتها تالفة في ميناء الوصول ، ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن عليها (المادة 359 من القانون البحري) وهذه هي طريقة التسوية بالنسبة أو بالحصة المتبعة في تسوية الخسائر المشتركة ، وبدون إسقاط النفقات المفروضة على البضاعة والرسوم الجمركية ، ويمكن أن نضرب مثلاً على ذلك ، فإذا كانت البضاعة في ميناء القيام قيمتها 900 دينار وقيمتها في ميناء الوصول 1000 دينار وكان مبلغ التامين 800 دينار وعند الوصول ظهر أن هناك تلفاً في البضاعة ، فقدرت في ميناء الوصول

بمبلغ 600 بإعتبارها تالفة ، فيكون مقدار التلف على أساس الفرق بين قيمة البضاعة سالمة في ميناء الوصول وقيمتها تالفة في نفس الميناء أي 1000 – 600 = 400 دينار ، وبتطبيق قاعدة النسبة ، تكون نسبة التلف هي 400 / 1000 = 2 / 5 × 800 (مبلغ التأمين) = 320 دينار مقدار التعويض .

المسموحات

الأصل ان يلتزم المؤمن بأن يدفع مبلغ التعويض كاملاً الى المؤمن له ، مهما كان مقدار الضرر الذي يصيب الشيء المؤمن عليه بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التأمين ، ولكن القانون يجيز إشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق وبمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه قدراً معيناً (5 % مثلاً) ويحسم من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر (المادة 360 من القانون البحري) والحكمة من المسموحات هي تفادي رفع الدعاوى بمبالغ تافهة قد تقل عن تكاليف رفعها ومتابعتها الى أن يصدر بها حكم نهائي .

ثانياً . مباشرة دعوى الخسارة

يجب على المؤمن دفع مبلغ التعويض نقداً بعد ثلاثين يوماً من تسلم جميع الأوراق والمستندات التي تثبت الضرر (المادة 362 من القانون البحري).

وإذا لم يتفق الطرفان على التسوية الودية ، يحال الأمر الى القضاء ، وتنص المادة 299 من القانون البحري على أنه لا يجوز رفع الدعوى الا أمام محكمة مكان توقيع العقد ، ولكن إذا وقع العقد وكيل فيجوز للمؤمن له أن يدعي أمام محكمة محل إقامة المؤمن ، وإذا وقع العقد في جهة واحدة على أكثر من نصف قيمة التأمين ، فللمؤمن له أن يستدعي جميع الموقعين أمام محكمة هذه الجهة المعروضة عليها الدعوى للفصل فيها بمواجهتهم .

ولا يحول الحكم الذي يجيز للمؤمن أن يقدم الدليل على عكس الوقائع المدونة في الأوراق والمستندات المقدمة من المؤمن له ، دون الحكم عليه بالدفع المؤقت للتعويض المستحق عليه ، بشرط أن يقدم المؤمن له كفيلاً ، ويسقط التزام الكفيل بعد إنقضاء سنتين في حالة إقامة الدعوى أو إذا حصلت تسوية

عن طريق الترك (المادة 363 من القانون البحري) .

ومتى قام المؤمن بدفع التعويض للمؤمن له ، فإنه يحل محله بما دفعه ، وكذلك الدعاوى التي تكون للمؤمن له تجاه من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسئولية المؤمن (المادة 364 من القانون البحري) .

وتنص المادة 383 من القانون البحري على أنه تسقط بالتقادم بمضي سنتين من تاريخ إستحقاق الدين كل الدعاوى المتفرعة عن عقد التأمين ، عدا الدعاوى التي يقرر لها القانون مهلة أقصر ما لم يثبت المدعي أنه كان يستحيل عليه رفع الدعوى .

ويوقف سريان التقادم إذا وجد مانع يستحيل معه على المؤمن له رفع الدعوى ، كما إذا استحال عليه أن يتسلم المستندات المثبته للهلاك أو التلف الناشىء عن خطر بحري يضمنه المؤمن [1] .

المطلب الثاني

دعـوى الترك

إذا كانت دعوى الخسارة هي الطريق العادي للحصول على مبلغ التعويض من المؤمن ، فإن المشرع أجاز للمؤمن له إتباع طريق آخر للمطالبة بالتعويض عن الضرر في الأحوال التي يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه لمخاطر جسيمة ، وهذا الطريق هو دعوى الترك وبمقتضاه يطالب بكامل مبلغ التأمين في مقابل أن يتخلى المؤمن له عن حقوقه في الشيء المؤمن عليه (المادة 365 من القانون البحري) .

ودعوى الترك هي طريق إستثنائي لا يلجأ اليه إلا في حالة المخاطر الجسيمة ، والمؤمن له ليس ملزماً بالترك في هذه الأحوال ، بل له إذا شاء رفع دعوى الخسارة البحرية أو دعوى الترك ، وهو يختار حسب مصلحته ،

---

(1) مصطفى كمال طه . مبادىء القانون البحري . 1983م . مرجع سابق . ص 492 .

أما في غير المخاطر الجسيمة التي يتعرض لها الشيء المؤمن عليه ، فليس للمؤمن له إلا أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على المؤمن ، حيث تنص المادة 352 من القانون البحري على ذلك بقولها:«يتحتم مبدئياً على المضمون أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على الضامن وفي حالة حدوث طوارىء بالغة الجسامة يجوز له أن يترك للضامن الشيء المضمون وأن يطالبه بالتعويض عن الهلاك الكلي».

حالات الترك

بينت المادة 366 من القانون البحري حالات الترك بالنسبة للسفينة ، كما بينت المادة 371 من القانون البحري حالات الترك بالنسبة للبضائع ، وسنبين هذه الحالات بشكل مختصر .

أولاً . حالات ترك السفينة المؤمن عليها

وهي كما بينتها المادة 366 من القانون البحري ، حيث يمكن للمؤمن له أن يترك السفينة للمؤمن .

1 . إنقطاع الأخبار

وهي أقدم حالات الترك ، وذلك عندما تنقطع أخبار السفينة عن ميناء القيام وميناء الوصول ، حيث لا يرد أي خبر عنها خلال فترة معينة ، فيفترض أنها قد هلكت ، وقد فرق القانون البحري في المادة 367 بين السفن الميكانيكية كافة ، حيث تكون مدة إنقطاع الأخبار فيها لمدة أربعة أشهر عندما يجوز تركها ، والسفن الشراعية التي لا تعبر رأس هورن ورأس الرجاء الصالح فيكون تركها بعد ستة أشهر ، أما التي تعبر هذه المناطق فتترك بعد ثمانية أشهر .

وتسري المواعيد المتقدمة من تاريخ تسلم أخر الأخبار (المادة 2/367 من القانون البحري) أو من تاريخ مغادرة السفينة إذا لم يرد عنها أي خبر.

2 . الاختفاء والإتلاف الكلي للسفينة

اختفاء السفينة هو فقدها فقداً كلياً يقوم الدليل عليه ، وهو ما يميز

الإختفاء عن إنقطاع الأخبار الذي يقوم قرينة على الهلاك ، ومثال الإختفاء أن تنفجر السفينة بلغم بحري أو تغرق في عرض البحر من جراء تصادم أو إنفجار الآلات [1] .

أما الإتلاف الكلي فيشمل جنوح السفينة أو كسر جزء رئيسي منها ، أما الهلاك فيقصد به الهلاك الفعلي فهو يشمل الإختفاء والإتلاف الكلي [2] ، وتجيز المادة 380 من القانون البحري بترك السفينة حتى لو تم إنقاذها بعد الغرق او بعد جنوحها .

3 . عدم صلاحية السفينة للملاحة

وهو يعني عدم قدرة السفينة على الملاحة على الإبحار ، وذلك بسبب حالتها المادية ، ويجب أن يكون عدم الصلاحية بسبب حادث بحري قاهر من الحوادث التي يغطيها التأمين ، حتى يجوز الترك .

وتعتبر السفينة غير صالحة للملاحة إذا كان مجموع نفقات الإصلاح يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة للسفينة (المادة 369 من القانون البحري) .

وتعتبر السفينة غير صالحة للملاحة أيضاً إذا كانت قابلة للإصلاح ، ولكن تعذر إجراءه في ميناء الارساء المؤقت لعدم توفر وسائل الإصلاح فيه ، بشرط أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها الى ميناء آخر تتوافر فيه وسائل الإصلاح ، وبشرط أن يثبت أن المجهز لم يكن بإستطاعته إيصال قطع الغيار الضرورية الى ميناء الإرساء (المادة 370 / 1 من القانون البحري) .

ولا تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة ولا يجوز بالتالي تركها ، إذا أضطرت للتوقف لإفتقارها فقط الى المال الضروري لتسديد نفقات الإصلاح (المادة 370 / 2 من القانون البحري) .

---

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق . التامين البحري . مرجع سابق . ص 190 .

(2) وقد عبر القانون البحري المصري الجديد عن ذلك بهلاك السفينة هلاكاً كلياً (المادة 383 /1/ أ) .

4 . ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة

إذا كان التأمين شاملاً لمخاطر الحرب ، فيجوز ترك السفينة للمؤمن في حالة ضبطها أو إغتنامها من قبل العدو أو في حالة توقيفها بأمر من سلطة عامة أجنبية (المادة 366 / 2 من القانون البحري) .

ثانياً . حالات ترك البضائع المؤمن عليها

تنص المادة 371 من القانون البحري على الحالات التي يجوز فيها ترك البضائع المؤمن عليها ، ومن بين هذه الحالات توجد حالات مشتركة بين السفينة والبضائع .

1- إنقطاع الأخبار بعد إنقضاء المدة المقررة في المادة 367 من القانون البحري .

2- عدم صلاحية السفينة للملاحة

ولكن عدم الصلاحية لا يجيز وحده ترك اليضائع للمؤمن إلا إذا تعذر بدء عمليات نقل البضائع من السفينة التي أصبحت غير صالحة للملاحة بأية طريقة أخرى الى مكان الوصول المتفق عليه خلال أربعة أشهر ، إذا وقع الحادث على شواطىء أوربا أو جزرها أو على ساحل أسيا وأفريقيا المتاخم للبحر الأبيض المتوسط أو على ساحل أسيا المتاخم للبحر الأسود أو على شواطىء المحيط الأطلسي أو جزره في خارج أوربا ، وستة اشهر إذا وقع الحادث في سائر الشواطىء أو الجزر .

وتسري هذه المدد من تاريخ قيام المؤمن له بإبلاغ المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة ، وإذا وقع الحادث في مكان أنقطعت عنه الملاحة بسبب الجليد أو بسبب قوة قاهرة مددت المهلة بقدر الإنقطاع .

3- ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة أو إذا أستولى عليها القراصنة وذلك إذا كان التأمين شاملاً لمخاطر الحرب .

وبالإضافة الى الحالات المشتركة التي ذكرناها سابقاً توجد حالتين نصت عليها المادة 371 من القانون البحري وهما :.

1- بيع البضائع اثناء السفر ، فإذا لحقت أضرار مادية بالبضائع أثناء الرحلة البحرية وكانت مشمولة بالتأمين ، فيجوز عندها الترك .

2- إذا بلغ الهلاك أو التلف المادي للبضائع ثلاثة أرباع القيمة المبية في وثيقة التأمين على الأقل بغض النظر عن سائر النفقات المختلفة.

وتنص المادة 373 من القانون البحري على أنه (لا يجوز ترك أجرة السفينة الا في الأحوال التالية :

1- إذا هلكت هذه الأجرة هلاكاً كلياً بطارىء بحري .

2- إذا إنقطعت الأخبار بعد إنقضاء المهلة المحددة في المادة 367 .

3- إذا ضبطت السفينة في حال شمول الضمان لأخطار الحرب) .

عدم قابلية الترك للتجزئة

تنص المادة 378 من القانون البحري على عدم قابلية الترك للتجزئة ، أي أنه يجب على المؤمن له أن يتخلى عن الشيء المؤمن عليه بأكمله ، فالترك لا يقبل التجزئة ، كما لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين دعوى الخسارة ودعوى الترك ، حيث يباشر دعوى الخسارة على جزء من الشيء المؤمن عليه ودعوى الترك على الجزء الآخر ، الا إذا كانت البضاعة مجزاءة الى مجموعات مستقلة في وثيقة التأمين .

إجراءات الترك

يجب على المؤمن له حين إقدامه على الترك ، أن يصرح بجميع التأمينات والقروض المعقودة على الشيء المؤمن عليه (المادة 376 / 1 من القانون البحري) حتى يمكن للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات والقروض يؤدي الى حصول المؤمن له على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق إثراء يفوق الضرر الذي لحق به .

وإذا أدلى المؤمن له بتصريح كاذب عن سوء نية ، فإنه يحرم من منافع التأمين حيث إن المؤمن لا يلزم بدفع تعويض التامين (المادة 2/376 من القانون البحري) ، وإذا رفض المؤمن الترك ، فإن على المؤمن له أن يرفع

دعوى الترك ويثبت وجود إحدى الحالات التي تجيز الترك والتي ذكرناها سابقاً .

التقادم

تنص المادة 374 من القانون البحري على أنه يسقط بالتقادم كل دعوى إذا لم ترفع خلال ستة أشهر من يوم تسلم الخبر ، في حالة الترك بسبب هلاك كلي او بسبب الضبط أو التوقيف بأمر من السلطة .

ومن يوم إنقضاء المدد المحددة في المادة 367 في حال الترك بسبب إنقطاع الأخبار .

ومن يوم إنقضاء المدد المحددة في المادة 371 في حال ترك البضائع بسبب عدم صلاح السفينة للملاحة .

ومن اليوم الذي أتيح فيه للمؤمن له الإستفادة من حقه في الترك بالنسبة لسائر الحالات .

كما تنص المادة 375 من القانون البحري على أنه في حالة إعادة التأمين فيجب على المؤمن الأصلي أن يعلم بالترك معيد التأمين خلال شهر ابتداءاً من يوم تبليغ الترك اليه من المؤمن له الأصلي .

الملاحق

نظام المحكمة التجارية
والمرتبط بمنظومة العمل البحري

المرسوم الملكي رقم م/2 وتاريخ 1390/1/15هـ

نحن فيصل بن عبد العزيز آل سعود ملك المملكة العربية السعودية بعد الاطلاع على المادتين (19) و (20) من نظام مجلس الوزراء الصادر بالمرسوم الملكي رقم (38) وتاريخ 1377/10/22هـ.

وبعد الاطلاع على النظام التجاري الصادر بالمرسوم الملكي رقم (32) وتاريخ 1350/1/15هـ.

نرسم بما هو آت:

أولاً: تضاف مادة برقم (169) مكرر الى النظام التجاري لعام 1350هـ هذا نصها:

«تستثنى من احكام اجراءات البيع المنصوص عنها فى هذا الفصل السفن المحجوزة التى يخشى عليها من التعرض للتلف او للهلاك او لغير ذلك من المخاطر التى قد يترتب عليها انعدام او نقص من قيمتها او جنوحها بشكل يعيق المجاري الملاحية، ويصعب معه فنياً او بغير نفقات باهظة اعادتها الى مرسى آمن ،او يترتب على جنوحها إحداث او تهديد باحداث اضرار بمنشات الميناء او بما فيه من سفن اخري، او عائمات سواء كانت هذه المخاطر قائمة وقت ايقاع الحجز عليها او طرأت بعد ذلك وتثبت أي من هذه الحالات بقرار مسبب من الجهة التى تنظر الدعوى بعد معاينتها السفينة او استطلاعها رأي الجدهة الفنية المشرفة على الميناء او اجرائها الخبرة على الحالة الراهنة التى عليها السفينة، ويجري البيع بالمزاد العلني فى اي من هذه الاحوال بعد الاعلان عنه لمره واحدة فى صحيفة محلية قبل الموعد المحدد ،لاجرائه باسبوع على الاقل . ويجوز فى احوال الضرورة القصوي انقاص هذه المدة الى اربع وعشرين ساعة كاملة تمضي بين اتمام النشر والساعة المحددة لبدء المزايدة.

ويرسي مأمور البيع المزاد على صاحب اعلى سعر يقدم فى الجلسة المحددة وفى جميع الاحوال يكون للجهة التى تباشر اجراءات البيع ان توقف المزايدة وتؤخرها مرة اخري او مرتين تحت امل زيادة السعر بعد الاعلان عنه طبقاً لاحكام الفقرتين السابقتين حسب الاحوال فاذا لم تحصل مزايدة او لم يقدم سعر اعلى من السعر الذي اعطى فى المزايدة الاخيرة لزم ان يرسو مزاد السفينة نهائياً على الشخص الذي تقررت عليها قبل التوقيف المذكور.

ثانياً: على نائب رئيس مجلس الوزراء، ووزير التجارة والصناعة تنفيذ مرسومنا هذا.

فيصل

قرار مجلس الوزراء رقم 241 وتاريخ 1407/10/26هـ

إن مجلس الوزراء ..

بعد الإطلاع على المعاملة المرفقة بهذا الواردة من ديوان رئاسة مجلس الوزراء بخطابه رقم 7/ف/23268 وتاريخ 1402/9/29هـ . المشتملة على خطاب معالي وزير العدل رقم 487/ص وتاريخ 1402/9/14هـ . بشأن مشاريع أنظمة المحاكم المتخصصة .

وبعد الاطلاع على المادة (232) من نظام الشركات الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/6 وتاريخ 1385/3/22هـ . التي تقضي بانشاء هيئة لحسم المنازعات الناشئة عن تطبيق نظام الشركات وتوقيع العقوبات المنصوص عليها فيه .

وبعد الاطلاع على نظام ديوان المظالم الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/51 وتاريخ 1402/7/17هـ .

وبعد الاطلاع على نظام المحكمة التجارية الصادر بالامر السامي رقم 32 وتاريخ 1359/1/15هـ .

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 186 وتاريخ 1387/2/5هـ.

المتضمن انشائ هيئة حسم المنازعات التجارية .

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 1221 وتاريخ 7-1388/9/8هـ . المتضمن اعادة تشكيل هيئة حسم المنازعات التجارية واعتبار قراراتها نهائية .

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 167 وتاريخ 1401/9/14هـ.

المتعلق بتوحيد مهام الهيئات القضائية .

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 209 وتاريخ 1404/10/10هـ.

بشأن تفرغ اعضاء هيئات حسم المنازعات التجارية للعمل بها .

وبعد الاطلاع على توصية اللجنة العامة لمجلس الوزراء رقم 112 وتاريخ 1407/7/28هـ .

وبعد الاطلاع على المحضر المعد في شعبة الخبراء رقم 201 وتاريخ 1407/10/14هـ .

وبعد الاطلاع على مذكرة شعبة الخبراء رقم 200 وتاريخ 1407/10/14هـ.

وبعد الاطلاع على توصية اللجنة العامة رقم 162 وتاريخ 1407/10/19هـ.

يقرر ما يلي :

1 - الغاء المادة (232) من نظام الشركات الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/6 وتاريخ 1385/3/22هـ .

2 - نظم مشروع مرسوم ملكي بذلك صيغته مرفقة بهذا .

3 - نقل اختصاصات هيئات حسم المنازعات التجارية المنصوص عليها في النظم والقرارات بما فيها المنازعات المتفرعة عن تطبيق نظام الشركات وتوقيع العقوبات المنصوص عليها فيه اعتباراً من بداية السنة المالية 1408هـ . إلى ديوان المظالم وذلك إلى أن يتم تنفيذ أحكام قرار مجلس الوزراء رقم 167 وتاريخ 1401/9/14هـ . المشار إليه اعلاه .

4 - استمرار الهيئة المشار إليها في الفقرة (3) في نظر الدعاوي المعروضة عليها حالياً والتي تقدم إلى وزارة التجارة حتى نهاية السنة المالية 1408/1407هـ. وحتى يتم البت فيها على أن يتم الاتفاق بين وزير العدل ورئيس مجلس القضاء الأعلى ووزير التجارة على تنفيذ قرار مجلس الوزراء رقم 209 وتاريخ 1404/10/10هـ. بشأن تفرغ أعضاء هذه الهيئات بما

يكفل سرعة انجاز تلك الدعاوي .

5 - احالة جميع دفاتر الهيئات وسجلاتها والملفات التي بحوزتها إلى ديوان المظالم بموجب ترتيب يتم الاتفاق عليه بين وزير التجارة ورئيس ديوان المظالم.

6 - على وزير التجارة ورئيس ديوان المظالم دراسة وضع اللجان القائمة حالياً في وزارة التجارة المتعلقة بحل المنازعات الأخرى للنظر في نقل اختصاصاتها إلى ديوان المظالم ورفع توصياتها إلى مجلس الوزراء .

7 - على وزير المالية والاقتصاد الوطني ورئيس الديوان العام للخدمة المدنية اتخاذ الإجراءات الكافية - بالتنسيق مع رئيس ديوان المظالم - لدعم الجهاز القضائي لديوان المظالم لتمكينه من القيام بالمهام المسندة إليه بما في ذلك احداث المراتب القضائية والتخصصية اللازمة للحصول على الكفاءات العالية في هذا المجال وكذا الوظائف الإدارية اللازمة .

8 - على وزير المالية والاقتصاد الوطني ورئيس ديوان المظالم ورئيس الديوان العام للخدمة المدنية وضع القواعد المناسبة لمكافأة من يستعين بهم ديوان المظالم من المتخصصين ومن يتميز بأدائه للعمل من أعضاء الديوان.

9 - يلغى هذا القرار كل ما يتعارض معه .

رئيس مجلس الوزراء

نظام المحكمة التجارية

النظام التجاري

الباب الأول

التجارة البرية

الفصل الأول

التاجر - شروطه - صفاته - أنواعه

مادة (1): التاجر هو من اشتغل بالمعاملات التجارية وأتخذها مهنة له.

مادة (2) : يعتبر من الأعمال التجارية كل ما هو آت :

أ) كل شراء بضاعة أو أغلال من مأكولات وغيرها لأجل بيعها بحالها أو بعد صناعة وعمل فيها .

ب) كل مقاولة أو تعهد بتوريد أشياء أو علم يتعلق بالتجارة بالعمولة أو النقل براً أو بحراً أو يتعلق بالمحلات والمكاتب التجارية ومحلات البيع بالمزايدة يعني الحراج .

ج) كل ما يتعلق بسندات الحوالة بأنواعها أو بالصرافة والدلالة (السمسرة) .

د) جميع العقود والتعهدات الحاصلة بين التجار والمتسببين والسماسرة والصيارفة والوكالاء بأنواعهم وجميع المقاولات المتعلقة بإنشاء مبان ونحوها متى كان المقاول متعهداً بتوريد المؤن والأدوات اللازمة لها .

هـ) كل عمل يتعلق بانشاء سفن تجارية أو شراعية واصلاحها أو بيعها أو شرائها في الداخل والخارج وكل ما يتعلق باستئجارها أو تأجيرها أو بيع أو ابتياع آلاتها وأدواتها ولوازمها وأجرة عمالها ورواتب ملاحيها وخدمها وكل

أقراض أو استقراض يجرى على السفينة أو شحنها وكل عقود الضمانات المتعلقة بها وجميع المقاولات المتعلقة بسائر أمور التجارة البحرية.

مادة (3): إذا باع مالك الأرض أو المزارع فيها غلتها بمعرفته أو باع مالك العقار عقاره أو اشترى أحد عقاراً أو أي شيء لا لبيعها ولا اجارتها بل للاستعمال فلا يعد شيئا من ذلك عملاً تجارياً كما وأن دعاوى العقارات وايجارتها لا تعد من الأعمال التجارية .

مادة (4): كل من كان رشيداً أو بلغ سن الرشد فله الحق أن يتعاطى مهنة التجارة بأنواعها .

مادة (5): يجب على كل تاجر أن يسلك في كل أعماله التجارية بدين وشرف فلا يرتكب غشاً ولا تدليساً ولا احتيالاً ولا غبناً ولا غرراً ولا نكثاً ولا شيئاً مما يخالف الدين والشرف بوجه من الوجه وإذا فعل ذلك استحق الجزاء الرادع بمقتضى قانون العقوبات المندرج في هذا النظام .

مادة (6) : من الواجب على كل تاجر استعمال الدفاتر الآتية :

أ) دفتر اليومية وهو الدفتر المشتمل على بيان جميع ما له وعليه من الديون يوماً فيوماً وبيان أعمال تجارته مما باعه واشتراه وقبله وحوله واستدانه وأدانه وقبضه ودفعه في نقود وأمتعة وأوراق مالية وتجارية وبيان المبالغ المنصرفة على منزله ومحله شهراً فشهراً بالإجمال .

ب) دفتر الكوبية وهو الدفتر الذي يرصد فيه صور المكاتيب والكشوفات التي تصدر من محل تجارته المتعلقة باشغاله التجارية على أن يحفظ عموم التحارير والكشوفات التي ترد إليه من هذا النوع في ملف خاص .

ج) دفتر الجرد وهو الدفتر الذي يجرد فيه سنوياً أمواله التجارية منقولة كانت أو غير منقولة ويحصر فيه كل ما له وعليه من الديون .

د) دفتر التوثيق وهو الذي يقيد فيه التاجر بيوعه ومعاملاته مع بيان الايضاحات اللازمة ويأخذ عليه امضاء المشتري أو صاحب المعاملة توثيقاً للمعاملة وليكون حجة على المشتري عند المراجعة والاقتضاء.

مادة (7) : يجب أن يكون كل من دفاتر اليومية والجرد والتوثيق

محررات بصورة منتظمة دون أن يتخلل الصحيفة فراغ أو بياض وأن تكون خالية من العلاوات والتحشية والمسح والحك وأن تكون صحائفها مرقومة بعدد متسلسل من الابتداء إلى الانتهاء .

مادة (8) : يجب أن تكون هذه الدفاتر قبل استعمالها مسجلة في قلم المحكمة التجارية حسب الأصول .

مادة (9) : كل دفتر غير مستوف للشروط السالفة ذكرها لا يصلح حجة أمام المحكمة التجارية في المرافعات .

مادة (10) : كل تاجر مسئول عن أعماله وانتظام دفاتره وأعماله المستخدمين عنده فيما يترتب فيه عقوبة تجارية ويعد التاجر شريكاً لمن ارتكبها من المستخدمين ما لم تظهر براءته بصورة جلية .

- ألغيت المواد من (6) إلى (10) بموجب نظام الدفاتر التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/61 وتاريخ 1409/12/17هـ.

قرار رقم 277 وتاريخ 1382/1/25هـ

إن وزير التجارة والصناعة ...

بعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 228 وتاريخ 1380/6/2هـ المبلغ لوزارة التجارة والصناعة بخطاب مقام رئاسة مجلس الوزراء رقم 12599 وتاريخ 1380/6/4هـ والذي عهد باختصاصات المجلس التجارب الأعلى لوزارة التجارة والصناعة .

وبعد الاطلاع على القرار الوزاري رقم 235 وتاريخ 1380/6/26هـ الصادر من وزير التجارة والصناعة في هذا الخصوص .

يقرر :

1 - تكوين هيئة بوزارة التجارة والصناعة تسمى هيئة فض المنازعات التجارية .

2 - تشكل هذه الهيئة على النحو الآتي :

1 - مدير عام وزارة التجارة والصناعة رئيساً

2 - مستشار قانوني عضواً

3 - تاجر يختاره وزير التجارة من بين تاجرين ترشحهما عضواً

الغرفة التجارية التي يقع في دائرتها النزاع ويكون للهيئة سكرتارية ملحقة بها .

ويجوز للهيئة أن تسمع اقوال من تراه من الخبراء أو تطلب منهم تقريراً مكتوباً في موضوع النزاع .

3 - تنعقد الهيئة في اليوم الأول واليوم الخامس عشر من كل شهر عربي فإن صادف أحد هذين اليومين يوم عطلة رسمية انعقدات الهيئة في اليوم التالي للعطلة مباشرة .

4 – تنعقد الهيئة في الرياض أو جدة أو في الدمام وفقاً لحاجة العمل على النحو الذي تقرره الهيئة ، ويجوز للهيئة أن تنعقد في مدينة أخرى غير هذه المدن الثلاث كما يجوز لها أن تنعقد بصفة مستعجلة في غير المواعيد المشار إليها في البند السابق وذلك كله في حالة الضرورة .

5 – تتبع الهيئة الإجراءات المنصوص عليها في النظام التجاري رقم 32 وتاريخ 15 محرم 1350هـ وتفض المنازعات وفقاً لهذا النظام وللأنظمة الأخرى التي تتعلق بالحياة التجارية وللمبادئ التجارية العامة التي لا تخالف أحكام الشرع الحنيف .

6 – مداولات الهيئة سرية وقراراتها تصدر بالأغلبية .

7 – القرارات التي تصدر من الهيئة المشار إليها تنفذ بعد خمسة عشر يوماً من علم الأطراف بها وبعد تصديق وزير التجارة والصناعة عليها – ومع ذلك يجوز قبل نهاية مدة الخمسة عشر يوماً لأي من أطراف النزاع أن يستأنف القرار الذي لا يوافق طلباته إلى الهيئة الاستئنافية المشار إليها في المواد التالية:

وعلى من يستأنف القرار الصادر من الهيئة الابتدائية أن يودع مائة ريال بصفة أمانة يفقدها أن خسر استئنافه وترد إليه إن كسبه .

8 – تشكل الهيئة الاستئنافية على النحو الآتي :

1 – وكيل وزارة التجارة والصناعة أو من يقوم مقامة عند غيابه رئيساً

2 – مستشار قانوني عضواً

3 – مدير عام مصلحة التجارة عضواً

4 – تاجران يختارهما وزير التجارة والصناعة من بين أربعة أعضاء ترشحهم الغرفة التجارية التي يقع في دائرتها النزاع عضوين ولا يجوز أن يجلس في الهيئة الاستئنافية من كان عضواً في نظر النزاع في الهيئة الابتدائية.

9 – ترفع القرارات النهائية سواء صدرت من الهيئة الابتدائية – ولم تستأنف – أو صدرت من الهيئة الاستئنافية إلى وزير التجارة والصناعة مسببة للتصديق عليها .

قرار رقم 262 وتاريخ 1384/11/26هـ

إن وزير التجارة والصناعة..

بما له من صلاحيات

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 228 وتاريخ 1380/6/2هـ الذي عهد لوزارة التجارة باختصاصات المجلس التجاري الأعلى .

وبعد الأطلاع على النظام التجاري الصادر بالأمر السامي رقم 32 تاريخ 1350/1/15هـ
وبعد الاطلاع على نظام تسجيل العلامات الفارقة الصادر بالأمر السامي رقم 8762 في 1358/8/28هـ .

وبعد الاطلاع على نظام الأوراق التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم 37 تاريخ 1358/10/11هـ .

وبعد الاطلاع على خطاب سمو نائب رئيس مجلس الوزراء رقم 21776 تاريخ 1483/8/24هـ الذي أسند الفصل في المنازعات المتعلقة بشئون الكهرباء لهيئة فض المنازعات التجارية .

يقرر ما يلي

مادة (1) : تشكل بوزارة التجارة والصناعة هيئة تسمى هيئة فض المنازعات التجارية وتختص بفض المنازعات التجارية والفصل في القضايا التي تعهد إليها بالنظر فيها الأنظمة والقرارات أو الأوامر كما تختص بفرض العقوبات المنصوص عنها في نظامي تسجيل العلامات الفارقة والأوراق التجارية .

مادة (2) : تشكل الهيئة في كل من الرياض وجدة والدمام من رئيس وعضوين ويكون الرئيس موظفاً من وزارة التجارة والصناعة برتبة مدير على الأقل أما العضوان الآخران فيكون أحدهما مستشاراً نظامياً والثاني تاجراً ترشحه الغرفة التي يقع النزاع في دائرتها ويتم انتداب المذكورين بقرار

يصدره وزير التجارة والصناعة أو من ينيبه لذلك ويكون للهيئة سكرتارية خاصة بها .

مادة (3) : إذا شغر مكان أي عضو من أعضاء الهيئة بسبب الاستقالة أو الوفاة أو لأي سبب آخر يصدر وزير التجارة والصناعة قراراً بانتداب خلف لذلك العضو تتوافر فيه جميع الشروط اللازمة للعضوية .

مادة (4) : تعقد الهيئة جلساتها في يوم السبت الأول من كل شهر عربي ويستمر انعقادها حتى تفصل في المنازعات المعروضة عليها أو حتى تهيئها للفصل بها في دورة أخرى ويجوز للهيئة أن تعقد جلساتها في غير ذلك الموعد عند الضرورة أو للنظر بصفة مستعجلة في القضايا التي لها صفة الاستعجال ويستمر انعقادها الوقت الكافي لتهيئة هذه القضايا للفصل أو لحين الفصل فيها ويكون لرئيس الهيئة في هذه الحالات تقدير الضرورة أو اعطاء الدعوى صفة الاستعجال كما يكون له تحديد موعد انعقاد الهيئة .

مادة (5) : تتبع الهيئة في أجراءتها واجتماعاتها واصدار قراراتها الأصول المنصوص عليها في النظام التجاري الصادر بالأمر السامي رقم 32 تاريخ 1350/1/15هـ .

مادة (6): يلغي هذا القرار كل ما يتعارض مع أحكامه من قرارات أو تعليمات ويبلغ لمن يلزم لتنفيذه

وزير التجارة والصناعة

قرار رقم 308 وتاريخ 1386/11/14هـ

إن وزير التجارة والصناعة ..

عطفاً على القرار الوزاري رقم 262 وتاريخ 1384/11/26هـ القاضي بتنظيم وتشكل هيئة فض المنازعات التجارية . ولضمان تحقيق استمرار سير العمل بانتظام لدى الهيئة ولتزايد اعمالها وتوفر عدد من المستشارين لدى الوزارة .

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة .

يقرر ما يلي :

أولاً: تعديل نص المادة الثانية من القرار الوزاري رقم 262 وتاريخ 1384/11/26هـ بحيث تصبح كما يلي :

أ) تشكل الهيئة في كل من الرياض وجدة من ثلاثة مستشارين قانونين فقط يكون أحدهم الرئيس .

ب) تشكل الهيئة في المنطقة الشرقية برئاسة مدير الفرع أو من ينوب عنه وبعضوية مستشارين قانونيين .

ج) يتم تعيين المذكورين بقرار يصدره وزير التجارة والصناعة أو من ينيبه لذلك، ويكون للهيئة سكرتارية خاصة بها .

د) تنتدب الوزارة أحد كبار موظفيها لأكمال نصاب الهيئة في حالة تغيب رئيسها أو أحد أعضائها .

ثانياً : يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره .

وزير التجارة والصناعة

قرار435 وتاريخ1387/6/1هـ

إن وزير التجارة والصناعة ..

بما له من صلاحيات

وبعد الاطلاع على قرار مجلس الوزراء رقم 186 في 1387/2/5هـ الذي قضى بتشكيل هيئات حسم المنازعات التجارية وفق نص المادة 232 من نظام الشركات .

وبعد الاطلاع على نص المادة 232 من نظام الشركات الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/6 في 1385/3/23هـ والتي نصت على أن تتكون هيئة حسم المنازعات التجارية من ثلاثة أعضاء من المتخصصين .

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة .

يقرر ما يلي

مادة (1): تشكل هيئات حسم المنازعات التجارية في كل من الرياض وجدة والدمام .

مادة (2) : تشكل كل هيئة بعضوية ثلاثة من المتخصصين يكون أحدهم رئيساً ويصدر قرار وزاري بتعيينه وبتعيين أحد المتخصصين عضواً احتياطياً لكل هيئة لأكمال النصاب في حالة غياب أحد الأعضاء كما يحدد القرار العضو الذي يقوم مقام الرئيس في حالة غيابه ، ويكون لكل هيئة سكرتارية خاصة بها .

مادة (3) : تشكل هيئة تمييزيه لحسم المنازعات التجارية برئاسة سعادة وكيل وزارة التجارة والصناعة أو من ينوب عنه وبعضوية مستشارين قانونيين يختارهما رئيس الهيئة من مستشاري الوزارة الذين لم يسبق لهما نظر القضية المميزة . ويكون مقر الهيئة بوزارة التجارة والصناعة بالرياض ويجوز عقد جلساتها خارج الرياض وفقاً لمقتضيات الظروف والمصلحة العامة . ويكون للهيئة سكرتارية خاصة بها .

مادة (4) : تتبع الهيئات الإجراءات المنصوص عليها في نظام المحكمة التجارية الصادر بالأمر السامي رقم 32 وتاريخ 1350/1/15هـ والذي عهد لوزارة التجارة والصناعة بصلاحية تطبيقه بموجب قرار مجلس الوزراء رقم 228 وتاريخ 1380/6/2هـ وذلك لحين صدور نظام إجراءات العمل في هيئات حسم المنازعات التجارية .

مادة (5) : يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره ويلغى كل حكم يتعارض معه لا سيما القرار الوزاري رقم 258 وتاريخ 1387/4/2هـ .

مادة (6) : على وكيل وزارة التجارة والصناعة تنفيذ أحكام هذا القرار.

وزير التجارة والصناعة

تمهيـد

1- صدرت هذه القواعد والتعليمات من أجل:

1/1 مستخدمي الموانئ والمتعاملين معها، بغية الحصول على أفضل الخدمات والإجراءات

1/2 مشغلي الموانئ والمحطات، بغية تقديم خدماتهم ضمن بيئة تجارية وبما يتيح لهم الاستجابة لاحتياجات المتعاملين معهم.

1/3 سلطات الموانئ، بغية القيام بواجباتهم ومهامهم على أفضل وجه من الكفاءة والفعالية وحسن التدبير والاجتهاد، ولتحسين وتعزيز القدرات التنافسية وتسويق خدمات موانئها وقدراتها التشغيلية.

1/4 أن تحل محل القواعد والتعليمات السابقة.

2- ينبغي على كل سلطة ميناء تبسيط واختصار المعلومات المطلوبة من السفن والبضائع والركاب بهدف تسهيل الإجراءات لمالكي السفن وربابنتها ووكلائها وكذلك للركاب وأمتعتهم ولمالكي البضائع.

3- استناداً للمادة الرابعة من ميثاق مجلس التعاون لدول الخليج العربية فإن الوزراء أو السلطات المختصة، وبعد التشاور مع سلطات الموانئ ومستخدمي الموانئ ومشغليها والإطلاع على توصياتهم ومرئياتهم في هذا الصدد.

التطبيق والحد الأدنى للمعايير

1- ما لم ينص قانون وطني لإحدى دول المجلس على غير ذلك، تنطبق أحكام هذه القواعد والتعليمات والجداول الواردة فيها على كل سلطة موانئ قائمة في إحدى دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وعلى كل ميناء محدد ضمن الجدول 1 (جدول الموانئ)، كما تنطبق أيضاً على :

1/1 المياه الملاحية والأعمال والأنشطة والممتلكات التي تديرها أو تسيطر عليها أو تشغلها سلطة الموانئ وذلك ضمن الموانئ المحددة في الجدول

1 : (جدول الموانئ).

1/2 جميع السفن والمركبات والبضائع والشركات والمؤسسات والأفراد التي تدخل أو تستخدم أي ميناء من الموانئ المحددة في الجدول 1 : (جدول الموانئ).

2- يحتفظ الوزراء أو السلطات المختصة بحق تعديل الجدول 1: (جدول الموانئ) في أي وقت، وذلك بإضافة أسماء الموانئ أو حذفها من القائمة.

3- يحق لكل سلطة موانئ بعد موافقة الوزير أو السلطة المختصة أن تقوم بتحديد وتعديل نطاق حدود أراضي ومياه الميناء الذي يقع تحت مسؤولية تلك السلطة وتنطبق عليه هذه القواعد والتعليمات، على أن تنشر أية تعديلات تتم في هذا الصدد.

4- تحتفظ موانئ دول المجلس بالحق في قبول السفن التي تتوافق مع قواعد هيئات التصنيف المعترف بها من قبل دول المجلس فقط.

5- على كل مالك أو مستأجر أو ربان أو وكيل يتقدم بطلب للحصول على تصريح لدخول أي سفينة إلى إحدى الموانئ التى تعمل وفق هذه القواعد والتعليمات أن يضمن أن معايير السفينة بما في ذلك شهادات الربان وطاقم السفينة على ألا تقل عن المعايير التي تحددها الاتفاقيات أو البروتوكولات أو القرارات أو المدونات الواردة في الفقرة (6) أدناه.

6- فيما يلي الاتفاقيات أو البروتوكولات أو القرارات أو المدونات المقصودة :

6/1 الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974، وتشمل بروتوكول الاتفاقية لسنة 1988 ، وأي تعديلات لاحقة.

6/2 الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة لسنة 1966، وتشمل بروتوكول الاتفاقية لسنة 1988، وأي تعديلات لاحقة.

6/3 الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناشئ عن السفن، التي جرى تعديلها ببروتوكول عام 1978م (MARPOL 73/78)، وأي تعديلات لاحقة.

6/4 الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي (OPRC) لعام 1990م، بما في ذلك بروتوكول هذه الاتفاقية (بروتوكول التلوث البحري بفعل المواد الخطرة والضارة بالصحة HNS)، وأي تعديلات لاحقة.

6/5 الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه اتزان السفن وترسباتها، والتي تم إقرارها في 13 فبراير 2004م، والقرارات المتعلقة بها، وأي تعديلات لاحقة.

6/6 الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن (TONNAGE) لسنة 1969، وأي تعديلات لاحقة.

6/7 اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار(COLERG) لسنة 1972، وأي تعديلات لاحقة.

6/8 الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحار (STCW) لسنة 1995م، وأي تعديلات لاحقة.

6/9 الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات 1972 (CSC)، وأي تعديلات لاحقة.

6/10 مدونة منظمة العمل الدولية بشأن أساليب الصحة والسلامة في الموانئ، 2005، وأي تعديلات لاحقة.

6/11 مدونة منظمة العمل الدولية بشأن أساليب منع الحوادث على ظهر السفن وفي البحار والموانئ، الإصدار الثاني 1996، وأي تعديلات لاحقة.

6/12 اتفاقية منظمة العمل الدولية (C185) بشأن وثائق هوية العاملين في البحار (الاتفاقية المعدلة) لسنة 2003م ، وأي تعديلات لاحقة.

6/13 مدونة منظمة العمل الدولية ومدونة المنظمة البحرية الدولية، بشأن أساليب الأمن في الموانئ لسنة 2004م، وأي تعديلات لاحقة.

6/14 الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على البحر الأحمر وخليج عدن

(PERSGA)، لسنة 1982م والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1985م، بما في ذلك البروتوكولات ذات العلاقة، وأي تعديلات لاحقة.

6/15 اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث، لسنة 1978م، بما في ذلك البروتوكولات ذات العلاقة، وأي تعديلات لاحقة.

6/16 الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ 1979م، وأي تعديلات لاحقة.

6/17 اتفاقيه العمل البحري الموحد 2006م.

6/18 أي اتفاقيات أخرى تتعلق بالأمن أو السلامة أو حماية البيئة أقرتها المنظمة البحرية الدولية أو منظمة العمل الدولية أو أي منظمة عالمية أخرى مختصة بعد دخول هذه القواعد والتعليمات حيز التطبيق.

القسم 1

أهداف القواعد والتعليمات

تهدف هذه القواعد والتعليمات إلى تمكين سلطات الموانئ بالدول الأعضاء بمجلس التعاون لدول الخليج العربية من:

1- توفير البنى التحتية والمعدات والأنظمة والخدمات للموانئ وفق أفضل الأساليب والأنماط والمعايير والمستويات العالمية.

2- الإسهام في تحقيق الأهداف الاجتماعية والاقتصادية وتعزيز وحماية القدرات التنافسية لموانئ مجلس التعاون وتعزيز أهداف تجارة دول المجلس في السوق العالمية.

3- تحقيق تجانس المعايير والأنظمة والمستويات القياسية في أداء خدمات الموانئ ضمن منظور عالمي وضمان مناولة السفن بما يتفق

مع احتياجات المستخدمين

4- تعزيز أهداف منظمات الأمم المتحدة والمساهمة في تحقيقها، مثل المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، في سياق مساعيها الرامية لتنفيذ نظام موحد للسلامة والأمن البحري وحماية البيئة، والسعي لتحقيق أهداف المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME) والاتفاقية الإقليمية للمحافظة على البحر الأحمر وخليج عدن(PERGSA) في ضوء الاتفاقيات الإقليمية التي أرستها المنظمتان لمنع تلوث الأراضي والهواء والبيئة البحرية للدول المعنية.

5- تشجيع مشاركة القطاع الخاص في توفير خدمات الموانئ بهدف ضمان الاستخدام الاقتصادي الأمثل وتعزيز المنافسة العادلة.

6- تشجيع المساهمات المهنية والتقنية الحديثة من قطاع الصناعات البحرية.

7- إنشاء علاقات معلوماتية وثيقة بين هيئات النقل السطحي والأجهزة الحكومية.

8- تنمية الكوادالقسم 2

القسم 2

صلاحيات الوزراء أو السلطات المختصة

1- يجوز للوزراء أو السلطات المختصة في دول المجلس في أي وقت وبصورة مشتركة تعديل هذه القواعد والتعليمات أو سحبها أو إضافة قواعد وتعليمات جديدة أو إصدار قرارات وتوجيهات تتعلق بإدارة أو تنظيم واستخدام أحد الموانئ أو أحد مرافق الموانئ، بما في ذلك :

1/1 ملاحة السفن واستخدامها لمرافق الميناء، ومراقبة حركة وتقارير ورسو وترصيف السفن، وعمليات الشحن والتفريغ.

1/2 المحافظة على النظام وعلى أمن وسلامة الأفراد والموانئ ومرافق الموانئ وحماية الأراضي والهواء والبيئة البحرية.

1/3 إزالة أو التخلص من أي سفينة أو مواد أو غير ذلك من الأشياء التي تتعارض مع سلامة الملاحة أو العمليات واسترجاع التكاليف المترتبة على ذلك.

1/4 حركة المرور أو الأفراد أو المركبات أو البضائع.

1/5 نقل أو مناولة أو تخزين البضائع أو البضائع الخطرة وغير ذلك من المواد التي قد تشكل خطرًا فعليًا أو مفترضًا على الأرواح والممتلكات.

1/6 بعد الحصول على موافقة الجهات الحكومية المختصة وضمن حدود عملية معقولة تقدم سلطات الموانئ المساعدة والتعاون مع هذه الهيئات المختصة في:

1/6/1 الالتزام بأحكام الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) لسنة 1979.

1/6/2 تحديد أماكن لجوء السفن التي توجه نداء استغاثة (بموجب قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (23) (A 949).

1/6/3 مساندة خدمة المساعدة البحرية (MAS)، بموجب قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (23) (A950).

1/6/4 إجراء تحقيقات، بموجب اللائحة (12/1) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار(SOLAS) واتفاقيه التلوث البحري (73/ MARPOL 78) المادة (8) والمادة (12) والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة، بخصوص أي إصابات تقع للسفن، ويتوقف ذلك على التوجيهات ذات الصلة الواردة في تلك الاتفاقيات.

1/6/5 تعزيز الالتزام والتقيد بالاتفاقيات الإقليمية الرامية إلى حماية

الأراضي والهواء والبيئة البحرية لدول المجلس وفق التحديد الوارد تفصيلاً في الاتفاقيات التالية:

1/6/5/1 الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على البحر الأحمر وخليج عدن (1982)، والتي دخلت حيز التنفيذ في 20 أغسطس 1985م، بما في ذلك بروتوكولات الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة.

1/6/5/2 اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث ، لسنة 1978م، بما في ذلك بروتوكولات الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة.

1/6/6 إنشاء خدمات طبية للبحارة العاملين على ظهر السفن بما في ذلك التجهيزات الأساسية والمعدات اللازمة لتحقيق قدرة الانتقال والحركة لتلك الخدمات.

1/7 أي التزامات أخرى واردة في الملحق (1) لهذه القواعد والتعليمات.

2- تكون القواعد والتعليمات والقرارات التي تصدر وفقًا للفقرة (1) أعلاه :

2/1 ملزمة لسلطة الميناء.

2/2 لا تعتبر أحكام القواعد والتعليمات سارية المفعول إلا بعد انقضاء تسعين (90) يوماً اعتباراً من تاريخ نشرها، ما لم يتطلب الموقف لأسباب معقولة تحديد تاريخ أقرب لسريانها، مع ضرورة الالتزام بنشر ذلك التاريخ.

3- يجوز للوزير أو السلطة المختصة فيما يتعلق بالموانئ أن يبرم اتفاقيات وأن يصدر تراخيص لغرض توفير الخدمات أو منح حقوق أو مزايا تبعاً لما يراه مناسباً، وله أن يوافق بموجب عقد أو ترخيص على قبول رسوم مقابل تلك الخدمات أو الحقوق أو الامتيازات.

4- للوزير أو السلطة المختصة أن يفوض الصلاحيات الواردة في الفقرة (3) إلى سلطة ميناء أو أي جهة أخرى تعمل كسلطة ميناء.

القسم 3

المجلس الاستشاري

1- يجوز للوزير أو السلطة المختصة ولغرض الحصول على أفضل الاستشارات من أصحاب العلاقة بشأن الأنشطة والخدمات أو البرامج والخطط المستقبلية للميناء أو الموانئ ، إنشاء مجلس استشاري يضم أعضاءً من القطاعين العام والخاص من ذوي الخبرة والدراية في حقول الصناعات والإدارات ذات الصلة بالموانئ والنقل.

2- يتم ترتيب تفاصيل إنشاء المجلس الاستشاري من خلال ما يصدره الوزير أو السلطة المختصة من قرارات في هذا الخصوص.

القسم 4

العلاقات بين الأجهزة الحكومية

1- تلتزم جميع الأجهزة الحكومية في معرض أدائها للخدمات أو المهام في أحد موانئ المجلس بالمحافظة على الثقة العامة من خلال توخي موظفيها النزاهة والأصول المهنية عند أدائهم لوجباتهم ومهامهم.

2- تحدد القواعد والتعليمات التي يصدرها الوزراء أو السلطات المختصة بعد التشاور مع الأجهزة الحكومية ذات الصلة مسؤولية هذه الأجهزة تجاه سلطات الموانئ .

القسم 5

أنشطة تتم بموجب عقود

1- يجوز للشخص في حالة تفويضه من خلال عقد أو إيجار أو امتياز أو ترخيص صادر من سلطة الميناء أن يقوم بأداء أي نشاط من الأنشطة المنصوص عليها في العمود (1) من الجدول رقم 2 (قائمة الأنشطة).

2- إذا كان من شأن أي نشاط منصوص عليه في العمود (1) من الجدول رقم 2 (قائمة الأنشطة) التسبب في إحداث أثر محظور بموجب القسم 6 (الأنشطة المحظورة) فإنه يجوز لسلطة الموانئ أن تنص كشرط للعقد أو الإيجار أو الامتياز أو الترخيص على ضرورة أن يتخذ الشخص ما يلزم من إجراءات لتجنب الأثر أو تخفيفه.

القسم 6

المحظورات

1- يغرم أي شخص ويلزم بتعويض مالي إذا تسبب في أضرار عند مزاولته لأي نشاط محظور في الميناء، بما في ذلك أي نشاط يتسبب أو يمكن أن يتسبب في أي من الآثار المنصوص عليها فيما يلي:

1/1 التعريض للخطر أو تهديد الأشخاص، الميناء، السفن، أو أمن وسلامة الممتلكات أو صحة الأشخاص.

1/2 إعاقة حركة السفن أو الملاحة أو القطر أو المناورة أو ترصيف ورباط السفن.

1/3 إعاقة مساحات من اليابسة أو مساحات مائية.

1/4 إعاقة أو اعتراض أي نشاط مصرح له.

1/5 خفض عمق المياه في الموانئ أو القنوات المؤدية إليها.

1/6 إلحاق الضرر بالأشخاص أو السفن أو البضائع أو المركبات أو الأمتعة أو غيرها من الممتلكات.

1/7 انبعاث عناصر ملوثة تؤدي إلى تلوث التربة أو المياه أو الهواء بالميناء أو تقلل من جودتها.

1/8 يتعارض أو يؤثر سلبًا على عمليات الميناء أو الممتلكات التي تديرها سلطة الميناء أو يديرها مشغلون بموجب عقد أو ترخيص.

2- لا يحق لأي شخص مزاولة أي نشاط منصوص عليه في العمود رقم (1) من الجدول رقم (2) : (قائمة الأنشطة) إذا كان العمود (4) مؤشراً عليه بعلامة«X».

القسم 7

تصاريح العمل بموجب لافتات أو لوحات

1- يجوز لسلطة الميناء أن تفوض شخصًا من خلال لافتات معلقة أو استمارات خاصة لأداء نشاط منصوص عليه في العمود رقم (1) من الجدول رقم (2) : (قائمة الأنشطة)، إذا كان العمود (2) مؤشراً عليه بعلامة«X».

2- لا يحق لأي شخص مزاولة أي نشاط منصوص عليه في العمود رقم (1) من الجدول رقم (2) : (قائمة الأنشطة)، إذا وضعت علامة «X» في العمود رقم (2)، إلا إذا تقيد الشخص بجميع الاشتراطات التي تمليها سلطة الميناء.-2

3- يمكن أن تشتمل الاشتراطات الواردة في الفقرة (2) أعلاه، على

توفير الأمن والسلامة ووسائل منع التلوث أو خطة العمل بالإضافة إلى تقديم مؤهلات الأشخاص الذين سيقومون بمزاولة النشاط، بما يفي بمتطلبات ورضا سلطة الميناء.

القسم 8

تصاريح الأشخاص

1- لا يحق لأي شخص مزاولة أي نشاط منصوص عليه في العمود رقم (1) من الجدول رقم (2): (قائمة الأنشطة)، إذا وضعت علامة «X» في العمود رقم (3) إلا إذا التزم بجميع الاشتراطات الواردة في التفويض الذي حصل عليه.

2- يجوز لسلطة الميناء أن تمنح تفويضًا كتابياً لشخص بموجب أحكام هذا القسم لأداء نشاط من الأنشطة المنصوص عليها في العمود رقم (1) من الجدول رقم (2): (قائمة الأنشطة)، إذا وضعت علامة «X» في العمود رقم(3).

3- مع مراعاة أحكام الفقرة (4)، يجوز لسلطة الميناء أن تمنح تفويضًا على أن يتضمن الطلب جميع المعلومات المطلوبة من قبل سلطة الميناء.

4- إذا تبين أن النشاط ينطوي على احتمالات التسبب في نتيجة محظورة بموجب القسم (6): (المحظورات)، فإنه يجوز لسلطة الميناء أن ترفض إعطاء التفويض، أو أن تشترط ضرورة حصول الشخص على تغطية تأمينية لمخاطر النشاط.

5- للحصول على تفويض من سلطة الميناء وفق أحكام هذا القسم، يجب أن يتضمن الطلب ما يلي :

5/1 اسم الشخص مقدم الطلب وعنوانه.

5/2 جميع المعلومات المتعلقة بالنشاط المزمع تنفيذه والتي تشترطها سلطة الميناء ليتم تقييم احتمالات حدوث أي من النتائج المحظورة بموجب القسم (6) : (المحظورات).

5/3 في حال طلب سلطة الميناء، يقدم الشخص المستندات الثبوتية الدالة على أن صاحب الطلب لديه بوليصة تأمين توفر غطاء كافياً للنشاط وتتضمن النص على تحديد سلطة الميناء كمستفيد إضافي من التأمين.

5/4 في حال طلب سلطة الميناء، يقدم الشخص ضمانا للأداء وضمانا لتعويضات الأضرار فيما يتعلق بتنفيذ النشاط.

6- يجوز لسلطة الميناء أن تلغي التفويض الذي منحته أو تقوم بتغيير الشروط التي يخضع لها التفويض إذا رأت أن تنفيذ النشاط يؤدي إلى نتيجة محظورة بموجب القسم (6) : (المحظورات).

7- إذا تم إلغاء تفويض ممنوح فإن على سلطة الميناء أن تبادر دون إبطاء إلى إخطار الشخص بالإلغاء ونشر الإلغاء لإعلام جميع الأطراف المعنية بذلك.

القسم 9

تقارير السفن، وخط سير، وخدمه نظام المرور الملاحي

القسم الفرعي 9 – 1

الغرض والنطاق

1- لغرض سلامة الأرواح وسلامة الملاحة البحرية وكفاءتها ومنع التلوث من السفن، تقوم سلطات الموانئ بتشجيع تطبيق واستخدام الأنظمة التالية.

- أنظمة إلزامية للإبلاغ عن معلومات السفن.

- أنظمة إلزامية لتحديد خطوط سير السفن.

- خدمات حركة المرور الملاحي .

2- عند تطبيق نظام أو خدمة ضمن ما ورد في الفقرة (1) أعلاه، فينبغي ألا يقل معيار النظام أو كفاءة الخدمة عما تنص عليه أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) الفصل (5)، القواعد (10)، (11)، (12) بالارتباط مع القرارات ذات الصلة وبما في ذلك كافة تعديلاتها، وأن ينطبق ذلك على أي سفينة ما لم تنص تلك الأحكام على غير ذلك.

3- حيثما يتم تطبيق أي من الأنظمة أو الخدمات الواردة في الفقرة (1) أعلاه، تكون التزامات إبلاغ معلومات السفن على النحو التالي:

3/1 يتطلب النظام الإلزامي لإبلاغ معلومات السفن والنظام الإلزامي للتقيد بخطوط سير محددة للسفن ما يلي:

3/1/1 تبادل المعلومات بين السفينة والميناء حول حركة مرور السفن لكل من السفن التي تعتزم دخول مياه إحدى دول المجلس أو السفن التي في حاله مرور عابر بالقرب منها.

3/1/2 تبادل المعلومات بين سلطات موانئ دول المجلس بشأن السفن المتجهة إلى ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات.

3/2 تتطلب خدمات حركة مرور السفن تبادل المعلومات بين السفينة وبرج المراقبة حول حركة السفن سواء في الميناء أو أثناء القدوم والمغادرة.

4- ينبغي على سلطات الموانئ في حالة تغيير أنظمة أو خدمات موجودة أو إنشاءات أخرى جديدة أن تقتدي في هذا الصدد بأحكام قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (64) 43 MSC المعدل بقرار المنظمة رقم (73) 111 MSCوالمبادئ العامة للمتطلبات الإلزامية لإبلاغ معلومات السفن الواردة في قرار المنظمة البحرية الدولية رقم(20) 851 A.

القسم الفرعي 9 – 2

متطلبات الإخطارات بموجب النظام الإلزامي لإبلاغ معلومات السفن

1– عند تطبيق وتشغيل النظام الإلزامي للإبلاغ عن معلومات السفن فإنه يجب على ربان أو وكيل السفينة التي تمر عبر مياه منطقة بحرية لدولة واحدة أو أكثر من دول المجلس، سواء لغرض العبور أو في طريقها للاتجاه إلى ميناء من موانئ المجلس أن يبلغ سلطة الموانئ المختصة قبل ثمان وأربعين ساعة (48) على الأقل عن عزمه دخول الميناء وعن تحركاته المتوقعة في المنطقة البحرية، وذلك عن طريق تقديم المعلومات المتعلقة بالسفينة وفقًا للجزء (1) (قائمة المعلومات) من الجدول (5 أ).

(لغرض تسهيل عملية الإبلاغ عن المعلومات فإنه يجب على ربان السفينة أو وكيلها أن يستخدم نموذج التقرير الموحد للإبلاغ عن ما قبل الوصول المندرج بجدول (5 ب). كما يمكن الحصول على أحدث نسخة من هذه الاستمارة التي تستخدم من قبل جميع موانئ دول المجلس من أي موقع إلكتروني على شبكة الإنترنت خاص بأي سلطة موانئ بدول المجلس).

2– يجب على مالك أو ربان أو وكيل أي سفينة تعتزم دخول أي ميناء لغرض آخر عمليات شحن وتفريغ البضائع أو صعود ونزول الركاب، مثل إجراء الإصلاحات أو التزود بالوقود أو الحصول على مساعدة طبية أو تغيير الطاقم أو إذا كانت السفينة في حالة استغاثة أو واجهت حالة طارئة، أن يتبع أحكام هذه القواعد والتعليمات بما في ذلك تقديم المعلومات عن السفينة وفقًا للجزء (1).

3– يجب أن يقوم ربان السفينة ضمن التحديد الوارد من الفقرة (1) إلى(2) بإبلاغ سلطة الميناء بأي تغير يطرأ على المعلومات التي تم إبلاغها إلى حين إعفائه رسمياً من ذلك.

4– يجب على كل سفينة تبحر في مياه دولة أو أكثر من دول المجلس أو

تنوي الإبحار في موانئها، طبقًا لما جاء في الجزء (2) (قائمة المعلومات) من الجدول (5 أ)، أن تكون مجهزة بنظام التعارف الآلي للسفن (AIS) وكذلك بنظام الإنذار الأمني للسفينة (SSAS) بما يتطابق ومعايير الأداء المحددة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار(SOLAS) لسنة 1974م الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، وأي تعديلات لاحقة.

5- يجب على كل سفينة تبحر في مياه دولة أو أكثر من دول المجلس أو تنوي الإبحار في موانئها، طبقًا لما جاء في الفصل الرابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974م، وأي تعديلات لاحقة، أن تكون مجهزة بأجهزة الاتصال اللاسلكي المطلوبة بموجب النظام البحري الدولي للاستغاثة والسلامة (GMDSS) وذلك لبث إنذارات الاستغاثة من السفينة إلى محطات على الشاطئ عبر وسيلتين ، على الأقل ، مستقلتين ومنفصلتين تستخدمان نظامين مختلفين من أنظمة خدمات الاتصال اللاسلكي.

6- تملك كل سلطة ميناء السلطة والصلاحية التي تخولها بأن تطلب من مالك أو ربان أو وكيل السفينة التي تبحر في مياه دولة أو أكثر من دول المجلس أو تنوي الإبحار في موانئها، معلومات إضافية فيما يتعلق بالسفينة وطاقمها والركاب والبضائع طبقًا للنسق الذي تحدده سلطة الميناء، على أن تقوم بنشرها.

القسم الفرعي 9 – 3

معلومات وإخطارات فيما يتعلق بسفن معينة

1- السفن المطابقة للمعايير المحددة في هذه الفقرة من (1 – 1) إلى (1 – 3) هي السفن التي تعتبر ذات خطورة تشكل تهديد محتمل لحركة السفن أو ذات خطر على السلامة البحرية أو سلامة الأفراد أو الممتلكات أو البيئة. وهذه السفن هي:

1/1 السفن التي تعرضت في سياق رحلتها لما يلي :

1/1/1 حوادث طفيفة أو بليغة في البحر أو أخفقت في الالتزام بمتطلبات الإخطارات والبلاغات أو النظام الإلزامي للإبلاغ عن معلومات السفن.

1/1/2 الإخفاق في الالتزام بقواعد وتعليمات النظام الإلزامي لحركه مرور السفن.

1/2 السفن التي تُسرب زيوت أو ترتكب أي مخالفات أخرى للبيئة تشكل انتهاكًا لاتفاقية (ماربول)، أو أي اتفاقية أخرى إقليمية وذلك في المياه الخاصة لإحدى دول المجلس.

1/3 السفن التي أخفقت في الالتزام بمتطلبات القواعد المطبقة والمتعلقة بنظام إبلاغ معلومات السفن (VRS) أو نظام خدمة مرور السفن (VTS) الواقعين ضمن مسؤولية سلطة الميناء التابعة لإحدى دول المجلس، وكذلك السفن التي أخفقت في الالتزام بقواعد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS) الصادرة من قبل المنظمة البحرية الدولية، أو السفن التي تم رفض دخولها لميناء بإحدى دول المجلس أو التي صدر بشأنها تقرير أو بلاغ من إحدى دول المجلس بموجب إجراءات رقابة الدولة على السفن في الموانئ أو بشأن أي انتهاك للمدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM).

2- على سلطة الميناء التي لديها معلومات عن سفن واردة في الفقرة (1) أعلاه التصرف حيالها طبقًا لهذه القواعد والتعليمات أو تحويل معلوماتها عبر وسائل الاتصال الأرضية إلى سلطات الموانئ المعنية الأخرى بدول المجلس الواقعة على خط سير السفينة.

3- على سلطة الميناء أو السلطات المخولة اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة، ويجوز لها علاوة على ذلك أن تجري أي أعمال فحص أو تفتيش مناسبة للسفن الواردة في الفقرة (1) أعلاه، ومن ثم تقوم بإبلاغ جميع الدول الأعضاء المعنيين بنتائج أعمال المعاينة التي قامت بها أو بأية إجراءات أو عقوبات نفذتها.

4- إذا لم تكن سلطة الميناء هي السلطة المختصة فيما يتعلق بالفقرة (2) أو (3) فسوف يحدد الوزير أو السلطة المخولة لسلطة الميناء جميع

الأسماء والعناوين ووسائل الاتصال بالسلطة المختصة.

القسم الفرعي 9 – 4

الإبلاغ عن حوادث البحر الطفيفة أو البليغة

1- يجب على كل سلطة ميناء في دول المجلس، ولغرض منع أو تخفيف أي تهديد للسلامة البحرية أو سلامة الأفراد أو الممتلكات أو البيئة، أن تتخذ الإجراءات التي تكفل قيام ربان السفينة التي تبحر في مياهها الإقليمية بالإبلاغ الفوري عن المعلومات التالية :

1/1 أي حادث طفيف أو بليغ يؤثر في سلامة السفينة، مثل التصادم أو الجنوح أو الحريق أو ظهور عيوب في الأداء أو الأعطال أو تدفق مياه أو تحرك البضائع، أو أي عيوب في أنظمة توجيه السفينة أو في بدن أو نظام بناء السفينة أو أي أضرار أخرى.

1/2 أي حادث طفيف أو بليغ يخل بسلامة النقل البحري، مثل : الأعطال التي يحتمل أن تؤثر في قدرة السفينة على المناورة أو صلاحيتها للإبحار.

1/3 أي موقف يحتمل أن يؤدي لتلوث المياه أو الشاطئ.

1/4 أي بقع زيتية أو ملوثات أخرى أو حاويات أو عبوات أو صناديق تشاهد طافية في البحر.

2- يجب أن تشمل رسالة الإبلاغ وفق الفقرة (1) على هوية السفينة، الموقع، ميناء المغادرة، ميناء الوصول، البيانات التي يمكن الحصول منها على معلومات عن البضائع الخطرة أو المسببه للتلوث التي تحملها السفينة ويمكن أن تشكل خطراً أو تهديداً، عدد الأفراد على سطح السفينة، تفاصيل الحادث وأي معلومات أخرى ذات صلة بالحادث ووفقًا لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO)، مثال ذلك قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (20) 581 A. المتعلق بالمبادئ العامة لنظام إبلاغ معلومات السفن ومتطلبات الإبلاغ عن

المعلومات بما في ذلك التوجيهات المتعلقة بالإبلاغ عن الحوادث.

3- يجب على كل سلطة ميناء سرعة المبادرة بالإبلاغ عن المعلومات الواردة في الفقرة (1) و(2) من هذا القسم في حال اقتضاء ذلك بموجب قانون وطني أو اتفاقيات إقليمية إلى السلطات المختصة بالسلامة البحرية أو وكالات أو جهات إقليمية مسئولة عن حماية البيئة.

4- إذا رأت السلطة المختصة أن هناك ضرورة للتحقيق في حادث طفيف أو بليغ وقع لسفينة وحسب ما تقدم تحديده في الفقرة (1) أعلاه، فإنه يتم التحقيق فيه طبقًا لقوانين الدولة.

القسم الفرعي 9 - 5

النظام الإلزامي لإبلاغ معلومات السفن ومسجل بيانات الرحلة

1- يجب على كل سلطة ميناء:

1/1 التأكد من مراقبة جميع السفن التي تبحر في المناطق الإلزامية الخاضعة لدول المجلس وأنها تستخدم النظام وفقًا للتوجيهات والمعايير ذات الصلة التي طورتها المنظمة البحرية الدولية(IMO)، بموجب أحكام الفقرة (10) من الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، وأن تضمن نشر كافة المعلومات اللازمة لاستخدام نظام مرور السفن بكفاءة وفعالية.

1/2 أن تتحقق من أن جميع السفن التي تبحر في مياه أو تتجه إلى أحد موانئ دول المجلس تكون مجهزة بنظام مسجل بيانات الرحلة (VDR) وفقًا للجدول الزمني المحدد في الجزء الثاني (قائمة المعلومات) من الجدول (5 أ) بما يتطابق ومعايير الأداء المحددة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، بما في ذلك أي تعديلات لاحقة.

2- عند التحقيق في الحوادث يجب تقديم كافة البيانات التي تم جمعها من نظام تسجيل بيانات الرحلة(VDR) إلى الوزير أو السلطة المختصة.

3- بتوجيهات من الوزير أو السلطة المختصة يتم تحليل البيانات تحليلاً دقيقًا ويجب التأكيد على نشر النتائج بأسرع ما يمكن بعد انتهاء التحقيق.

القسم الفرعي 9 - 6

خدمة حركة مرور السفن

1- فيما يتعلق بالسفن، تتمتع سلطة الميناء بالصلاحيات التالية:

1/1 إعطاء إذن الدخول أو المغادرة أو التنقل بين مختلف مناطق الميناء.

1/2 إصدار تعليمات إلى ربان السفينة أو مرشدها أو الشخص المسئول عنها بتقديم أي معلومات عن السفينة تحددها سلطة الميناء.

1/3 إصدار تعليمات للسفن باستخدام ترددات لاسلكية معينة في اتصالاتها بالميناء أو بالسفن الأخرى.

1/4 إصدار تعليمات إلى السفن في وقت محدد أو بين أوقات محددة:

1/4/1 بمغادرة حوض أو رصيف أو أي مرفق مينائي آخر.

1/4/2 بمغادرة أو منعه من دخول المنطقة.

1/4/3 التحرك إلى أو البقاء في موقع محدد.

1/5 توجيه السفن الأخرى التي تتواجد على مقربة من سفينة تواجه صعوبات ظاهرة أو تشكل تهديدًا بالتلوث أو أي مخاطر أخرى للأرواح أو الممتلكات.

3- الإجراءات التي تتبعها سلطة الميناء فيما يتعلق بحركة مرور السفن

في الميناء أو القنوات الملاحية المؤدية إليه أو مناطق رمي المخطاف يجب أن تكون متناغمة مع المعايير والإجراءات الدولية والمحلية فيما يتعلق بخدمات حركة مرور السفن، وبالأخص تلك التي صدرت بموجب اتفاقيات دولية أو قواعد وتعليمات محلية.

3- لا يجوز لأي سفينة أن تدخل أو تغادر أو تتنقل بين مرافق الميناء أو بين قنوات مراقبة بنظام حركة مرور السفن قبل حصولها على الإذن بذلك.

4- يجوز للسفن الحربية الوطنية أو الزائرة دخول الميناء.

القسم 10

البنى التحتية، المعدات، المعلومات، ومتطلبات التعاون

القسم الفرعي 10 – 1

تبادل البيانات بين الدول الأعضاء

1- تلتزم كل سلطة ميناء وفق جدول زمني يحدده الوزراء أو السلطات المختصة بإنشاء وتجهيز المعدات والمنشآت المناسبة والإجـراءات اللازمة لأنظمة إبلاغ معلومات السفن وأنظمة خط سير السفن وخدمات حركة مرور السفن، بما في ذلك ما يلزم لاستقبال وتحليل المعلومات المستقاة من نظام التعارف الآلي للسفن(AIS)، مع مراعاة المدى الضروري لبث التقارير.

2- حيثما تستخدم هذه الأنظمة يجب على كل سلطة ميناء ضمان توفير متطلبات هذه الأنظمة الإلزامية.

3- تلتزم سلطات الموانئ بالتعاون فيما بينها بما يكفل الربط المشترك وتوافق التشغيل بين الأنظمة الوطنية المستخدمة لإدارة المعلومات المطلوبة على النحو المحدد في الجزء (3) : (قائمة المعلومات) من الجدول (5 أ).

4- يجب أن تتوفر الخصائص التالية في أنظمة الاتصالات المشار إليها

في الفقرة (3) أعلاه.

1/4 يتم تبادل البيانات إليكترونيًا ، مع توفر إمكانية استلام ومعالجة الرسائل التي يتم إبلاغها.

2/4 يجب أن يسمح النظام ببث المعلومات على مدار الساعة.

3/4 يجب أن تتمكن الدول الأعضاء وحسب الطلب ، من إرسال معلومات عن السفن التي جمعت بموجب القسم (9) لميناء أو لسلطة مختصة بدولة أخرى من دول المجلس بشأن إحدى السفن والبضائع الخطرة أو المسببة للتلوث التي تحملها السفينة.

القسم الفرعي 10 – 2

التعاون بين الدول الأعضاء

1- يجب أن تقوم كل سلطة ميناء ، من خلال مكتب الوزير أو السلطة المعنية ، بالتعاون مع مجلس التعاون لدول الخليج العربية في تحقيق الأهداف التالية :

1/1 تحقيق الاستفادة المثلى من المعلومات التي يتم جمعها بموجب القسم (9) ، وذلك من خلال تطوير ربط شبكة الاتصالات (السلكية واللاسلكية) بين سلطات الموانئ، وذلك بهدف تبادل البيانات المتعلقة بتحركات السفن والمواعيد المقدرة لوصولها في الموانئ والبضائع التي تحملها، وغير ذلك من المسائل حسبما يكون ملائمًا .

2/1 تطوير وتعزيز فعالية ربط شبكة الاتصالات (السلكية واللاسلكية) بين دول المجلس بهدف الحصول على صورة واضحة لحركة السفن، وتحسين مراقبة السفن المتجهة إليها أو المغادرة منها وتحقيق تجانس وتبسيط التقارير المطلوبة من السفن العابرة.

3/1 توسعة نطاق تغطية نظام مراقبة ومعلومات حركة السفن و/ أو تحديثه وذلك لتعزيز عملية تعريف السفن ومراقبتها.

4/1 تشجيع إنشاء وتشغيل أنظمة إلزامية لإبلاغ معلومات السفن ونظام إلزامي لخدمات حركة مرور السفن بالإضافة إلى نظام مناسب لخط سير السفن، مع مراعاة تقديم تلك الأنظمة واعتمادها من قبل المنظمة البحرية الدولية.(IMO)

5/1 إعداد خطط وإجراءات ورفعها للموافقة عليها من قبل الوزراء أو السلطات المختصة للتعامل مع السفن التي توجه نداء استغاثة .

2- يقوم الوزراء المختصون أو السلطات المعنية في مجلس التعاون لدول الخليج العربية بعد سريان هذه القواعد والتعليمات بتشكيل لجنة دائمة تلتزم بتحقيق الأهداف المشار إليها في (1).

القسم الفرعي 10 – 3

التطبيقات

يعين الوزير أو السلطة المختصة من يطبق المهام التالية :

1- إجراء معاينات دورية بحيث تكفل حسن تشغيل سلسلة الاتصالات (السلكية واللاسلكية) بين الموانئ بما يفي بمتطلبات هذه القواعد والتعليمات.

2- وضع الآليات المناسبة لضمان سرعة إبلاغ دولة العلم وأي دولة معنية أخرى وكذلك المنظمة البحرية الدولية ، بالإجراءات التي يتم اتخاذها بخصوص السفن.

القسم الفرعي 10 – 4

استمارات الإبلاغ

يلتزم ملاك وربابنة ووكلاء السفن التي تعتزم دخول مياه دول مجلس التعاون أو أحد موانئه استعمال الاستمارات الموضحة في الجدول (5 ب) والتي يمكن الحصول عليها من أي موقع إلكتروني لأي ميناء من موانئ دول المجلس ويمكن استعمالها لكل موانئ دول المجلس .

القسم الفرعي 10 – 5

التعيين والنشر والسرية

1- على كل سلطة ميناء تم تحديدها وتسميتها بهذه الصفة، أن تضمن بصورة منتظمة تحديث معلومات صناعة النقل البحري لعملائها ، من خلال المطبوعات البحرية ومن خلال موقع سلطة الميناء على شبكة الإنترنت. ويجب أن تتضمن المعلومات اسم السلطة والمحطات الساحلية والحدود الجغرافية التي تقع ضمن اختصاصها والإجراءات المحددة لإبلاغ المعلومات المطلوبة بموجب هذا القسم.

2- على كل سلطة ميناء تم تحديدها وتسميتها بهذه الصفة، ومن خلال مكتب الوزير أو السلطة المختصة، إرسال قائمة تتضمن سلطات الموانئ والمحطات التي تم تحديدها وتسميتها وما يتعلق بها من تفاصيل إلى مجلس التعاون لدول الخليج العربية وحيثما يتطلب ذلك إرسال القائمة أيضًا إلى المنظمة البحرية الدولية(IMO)، مع مراعاة تحديث تلك القائمة.

3- على الوزراء أو السلطات المختصة اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان

سرية المعلومات التي ترسل لهم وفق أحكام القسم (9) من هذه القواعد والتعليمات.

القسم 11

الإرشاد ومناطق الإرشاد الإلزامي والاستثناءات

1- تعتبر المياه الواقعة ضمن المناطق المحددة الإحداثيات في الجدول) (1) (جدول الموانئ) مناطق إرشاد إلزامي.

2- كلمة «المياه» الواردة في الفقرة (1) تشمل أحواض الميناء ومناطق رمي المخطاف، والقنوات المؤدية إلى الموانئ والقنوات الملاحية وغيرها من المناطق البحرية التي يمكن الملاحة فيها.

3- يجوز لسلطة الميناء أن تصدر شهادات إعفاء من الإرشاد البحري لربابنة السفن الذين يترددون على الميناء بتلك السفن بصورة منتظمة أو أن تصدر شهادات الإعفاء لإحدى السفن في حالة تشغيلها من قبل مشغل مرخص أو لسبب يتعلق بحجم السفينة.

4- يجوز للسلطة أن ترفض تقديم خدمة الإرشاد :

4/1 لأي من الأسباب التالية:

4/1/1 سوء الأحوال الجوية أو الظروف الملاحية.

4/1/2 إخفاقات أو جوانب ضعف في هيكل السفينة أو أجهزة ومعدات السلامة أو أنظمة التوجيه أو الدفع.

4/2 إذا أخفق الشخص المسئول عن السفينة في القيام بما يلي دون مبرر معقول :

4/2/1 توفير وسائل آمنة لصعود ونزول المرشد.

4/2/2 توفير إقامة ووجبات ملائمة للمرشد إذا تطلب عمله البقاء على متن السفينة لمدة تزيد عن 3 ساعات.

4/2/3 التوقيع على استمارة تقرير الربان المقدمة من سلطة الميناء بواسطة المرشد .

4/2/4 الالتزام بمتطلبات التقارير الإلزامية بموجب أحكام القسم (9) و(28).

4/3 عدم الالتزام بأحكام القسم (6) : (المحظورات).

القسم 12

إشعار طلب مرشد

1- يجب على سلطة كل ميناء تحديد ونشر متطلبات الإشعار فيما يتعلق بصعود المرشد على السفينة وتعميمها على الجهات البحرية لديها للعمل بها سواء عند مغادرتها أو دخولها الميناء أو لغرض حركتها داخل الميناء

2- يجوز الإعفاء من الإشعار المطلوب بموجب الفقرة (1) أعلاه، وذلك بإذن من سلطة الميناء.

القسم 13

شهادات ورخص الإرشاد

1- شهادة الإرشاد الصادرة من سلطة الموانئ تجيز لحاملها تقديم النصح والمشورة لربان السفينة في الملاحة أو في مناورة السفينة في مناطق الإرشاد الإلزامية التي صدرت بشأنها رخصة الإرشاد.

2- يظل مسلك السفينة أثناء الملاحة أو المناورة أو الترصيف أو الإبحار في الميناء من مسؤولية ربان السفينة وتبقى تحت سيطرته سواء بمساعدة القطر أو بدونها.

3- لا يكون المرشد المكلف بتقديم النصح والمشورة لربان السفينة مسئولاً بأي حال عن مسلك السفينة أثناء الملاحة أو المناورة أو الرسو أو الترصيف أو الإبحار.

4- يجوز للمرشد المتدرب أن يتدرب على أعمال الإرشاد على متن أي سفينة وذلك تحت إشراف مرشد بحري مرخص.

5- عند إصدار رخصة الإرشاد يجب مراعاة مؤهلات حامل الترخيص.

6- يجب على سلطة الموانئ التي تتمتع بصلاحية إصدار تراخيص المرشدين أن تحدد بعد موافقة الوزير أو السلطة المختصة، الإجراءات المتعلقة بالمرشدين أو المتقدمين لنيل هذه الوظيفة والمؤهلات المطلوبة ومتطلبات اللياقة الصحية والاختبارات وإصدار التراخيص والتدريب، على ألا تقل هذه المعايير عن أفضل أساليب الإرشاد العالمية المعترف بها.

7- يجب على كل حائز لترخيص أو شهادة إرشاد :

7/1 أن يظل متمتعًا باللياقة الصحية .

7/2 رفع قدراته وكفاءته الإرشادية والمحافظة عليها .

7/3 أن يكون حائزًا على الشهادات المطلوبة لإصدار ترخيص الإرشاد سارية المفعول.

7/4 أن يكمل كل شهر وبحد أدنى رحلة إرشاد واحدة في منطقة الإرشاد التي صدر بخصوصها ترخيصه.

8- على الوزراء أو السلطات المختصة اتخاذ الإجراءات الكفيلة بضمان توافق المتطلبات الواردة في الفقرتين (6) و(7) أعلاه، بين دول المجلس.

القسم 14

القطر والترصيف والإرساء

1- يجب إشعار سلطة الميناء قبل بدء أي تحريك للسفينة.

2- على ربان السفينة الراسية على رصيف أو مرسى أو مخطاف أن يضمن إمكانية ربط أحبال القطر في أي وقت، بحيث يمكن قطر السفينة من الرصيف أو المرسى أو المخطاف.

3- إستخدام القاطرات إلزامي لكافة مناورات السفن في الميناء . يجب على جميع السفن الراسية على الرصيف عدم تشغيل الرفاصات بدون إذن خطي من الميناء، ويجوز لسلطة الميناء أن تسمح للسفن بالتحرك عند محاذاتها للرصيف دون مساعدة القاطرات . ويقرر الربان متطلبات القطر اللازمة للمساعدة سواء في الملاحة أو المناورة أو عمليات الإرساء أو المغادرة وذلك بالاتفاق مع المرشد، على أن يتم ذلك استنادًا إلى أفضل الأساليب والممارسات.

4- إذا أخفق الربان والمرشد في التوصل إلى اتفاق فيما يتعلق بالاستعانة بالقاطرات سواء بالنسبة لعدد القاطرات أو قدراتها فإنه تتم إحالة المسألة إلى سلطة الميناء لاتخاذ القرار المناسب، وعندها يكون قرار سلطة الميناء ملزمًا للطرفين. وإذا رفض ربان السفينة التصرف وفقا لمقتضى القرار فسوف يترتب على ذلك رفض تقديم أي خدمات أخرى له

5- يجب أن يتقدم ربان السفينة أو المرشد بطلب عدد القاطرات وقدراتها المطلوبة مزودة بطاقم قاطرات مؤهل ومرخص من قبل سلطة الميناء، وذلك وفق الشروط التالية:

5/1 تخضع القاطرة المستخدمة لمساعدة سفينة أو أي جسم يراد قطره لسيطرة ربان السفينة أو مالك الجسم محل القطر، وبذلك تقع عليهما المسئولية القانونية الكاملة لأي ضرر يلحق بالقاطرة أو أي سفن أخرى أو أي معدات طافية أو مرافق الميناء.

5/2 لا تتحمل سلطة الميناء أو الجهة المرخصة من قبلها بتقديم خدمة القاطرات أي مسؤولية بما في ذلك الأضرار التي يمكن أن تقع للغير.

5/3 لا تقع أي مسؤولية على عاتق سلطة الميناء أو الجهة المرخصة من قبلها بتقديم خدمة القاطرات نتيجة تأخير أو توقف القاطرة أو عدم كفاية قدرتها مهما تكرر حدوث ذلك ولأي غرض كان.

6- تتولى القاطرة توفير حبال القطر اللازمة لناقلات البترول وسفن البضائع السائلة أو السائبة أيا كان حجمها ونوعها وذلك على حساب السفينة محل القطر وبحسب تعرفة الميناء . أما باقي أنواع السفن عليها أن توفر حبال قطر بحالة جيدة ومناسبة لحجمها لضمان عمليات قطر آمنة .

7- تسري شروط عقد القطر بموجب هذه القواعد والتعليمات اعتبارًا من بدء عمليات القطر ، ويجوز لسلطات الموانئ في دول المجلس أن تصدر شروطًا إضافية للقطر ضمن التقرير الموحد لربان السفينة ، ويجب أن يتم التوقيع على العقد من قبل مالك أو ربان أو وكيل السفينة أو الجسم المراد قطره قبل مباشرة عملية القطر بما يفيد قبول الشروط الإضافية الواردة في التقرير الموحد لربان السفينة.

8- المناورات التي تتم بدون استخدام الطاقة الكاملة لمحركات السفينة لا تجوز إلا بموافقة سلطة الميناء.

9- يكون الربان مسئولاً عن الرباط الآمن للسفينة في كافة الأوقات أثناء وجود السفينة في الميناء. ويجب تجهيز كافة حبال الرباط بحواجز لمنع تسلل الفئران أثناء وجود السفينة بمحاذاة الرصيف .

10- يجوز لسلطة الميناء أن تعفي السفينة من الاستعانة بمساعدة القاطرات وذلك بعد النظر في كافة الظروف ذات الصلة لكل حالة على حده، مثل نوع السفينة ونظام الدفع وحجم السفينة وغاطسها وقابلية السفينة للمناورة وظروف الملاحة والطقس السائدة .

11- لغرض تأكيد الوضوح والدقة فإن المخاطر المتعلقة بمناورة السفينة في الميناء، سواء بمساعدة القاطرات أو بدونها، تقع بكاملها على

عاتق السفينة، كما أن مسلك السفينة والسيطرة على القاطرة أو القاطرات التي يتم الاستعانة بها يظل تحت مسؤولية ربان السفينة.

القسم 15

ضرورة تواجد ربان السفينة وطاقمها على متن السفينة

1- يجب على ربان السفينة:

1/1 حال رسو السفينة على رصيف أو مرسى أو مخطاف، أن يضمن تواجده شخصيًا أو تواجد شخص آخر مؤهل يمثله، بالإضافة إلى تواجد العدد المناسب والكافي من أعضاء طاقم السفينة للتشغيل الاعتيادي للسفينة.

1/2 أن يضمن بقاء السفينة في جميع الأوقات في وضع يمكنها من التحرك على نحو سريع.

2- يلتزم ربان السفينة بإصدار تعليماته إلى أعضاء طاقم السفينة بضرورة الالتزام بقواعد حسن السيرة والسلوك أثناء تواجد السفينة في الميناء وكذلك بضرورة الالتزام بهذه القواعد والتعليمات.

3- إذا نشأ خلاف على ظهر السفينة بين الربان والطاقم أو إذا ارتكب أحد أعضاء الطاقم أي فعل يشكل تعديًا على غيره فإن على ربان السفينة أو وكيلها إحالة الأمر إلى سلطة الميناء لتسويته أو القيام بإحالته إلى االقسم 16

القسم 16

السفن والبضائع

القسم الفرعي 16 – 1

متطلبات تسهيل العمليات

يجب على كل سلطة ميناء أن تنتهج وبصورة فعالة متطلبات التسهيل المشار إليها في البند (2) من مقدمة هذه القواعد والتعليمات وأن تلتزم أيضًا بتشجيع ما يلي:

1- استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات بين سلطة الميناء والأطراف التالية:

1/1 مؤسسات وهيئات القطاع الخاص (مثل مشغلي الموانئ ووكلاء السفن، ومتعهدي المناولة ومالكي البضائع وأصحاب شاحنات النقل والسكك الحديدية).

1/2 الأجهزة الحكومية.

2- استخدام أنظمة آلية فيما يلي :

2/1 أنظمة مكتبية.

2/2 أنظمة للمعلومات الإدارية.

2/3 أنظمة لمعلومات مرافق الموانئ.

2/4 أنظمة لخدمة حركة السفن.

2/5 أنظمة أخرى بحرية للاتصالات والإبلاغ.

القسم الفرعي 16 – 2

نقل وتداول وتخزين البضائع الخطرة

في حدود الميناء

1- تلتزم كل سلطة ميناء بإصدار قواعد وتعليمات معتمدة من قبل الوزير أو السلطة المختصة بخصوص سلامة نقل وتداول وتخزين البضائع الخطرة والملوثات البحرية في الميناء.

2- يجب أن يلتزم كل مالك أو مشغل شاحنات برية أو مشغل قطارات أو مشغلي جميع المعدات المينائية أو مشغلي المحطات أو متعهدي عمليات الشحن والتفريغ أو ممولي وقود السفن أو مشغلي ترسانات السفن بالتقيد التام بالقواعد والتعليمات المعتمدة من قبل الوزير أو السلطة المختصة بخصوص سلامة نقل ومناولة وتخزين البضائع الخطرة والملوثات البحرية في الميناء.

3- القواعد والتعليمات الواردة في الفقرة (1) أعلاه، يجب أن تأخذ في اعتبارها المتطلبات التالية على سبيل المثال لا الحصر:

3/1 الحاجة لكوادر إشرافية وتشغيلية من ذوي المهارة والخبرة، مع تحديث معلوماتهم ورفع قدراتهم بين الحين والآخر.

3/2 الحاجة لمعدات وأجهزة السلامة والطوارئ وما يتعلق بهما من إجراءات.

القسم الفرعي 16 – 3

توفير معلومات عن البضائع الخطرة والملوثات البحرية

1- بالنسبة لشحنات البضائع الخطرة أو الملوثات البحرية الموجودة في أي ميناء سواء كان على ظهر سفينة أو على شاحنات برية أو معدات للسكك الحديدية أو موجودة ضمن مناطق الميناء فإنه يجب على مالك المركبة أو مشغلها ، كما يجب على مؤسسة السكك الحديدية ومشغل محطة الميناء وضباط السلامة بالميناء أن يضمنوا جميعا توفير وسهولة الحصول على المعلومات الصحيحة في جميع الأوقات وذلك لاستخدامها في حالة وقوع حوادث ترتبط بتلك البضائع الخطرة أو الملوثات البحرية.

2- يجب حفظ المعلومات المطلوبة في أماكن بعيدة عن مواطن الخطورة والتلف، بشرط سهولة الحصول عليها في حالة وقوع حادث لا قدر الله.

3- يجب أن تتضمن المعلومات المطلوبة ما يلي:

3/1 بيانات صحيحة مدونة في القائمة الخاصة أو في مانيفيست أو في إقرار بالبضائع الخطرة، أو.

3/2 تزويد مستندات منفصلة مثل أوراق السلامة أو .

3/3 إجراءات السلامة للسفن التي تحمل بضائع خطرة والمعروفة اختصاراً بالحروف (EMS) وكذلك (دليل الإسعافات الأولية) الواجب إتباعه في حال وقوع حوادث ترتبط بمواد خطرة والمعروف اختصارًا بالحروف (MFAG) على أن تكون مقترنة بوثيقة النقل.

القسم الفرعي 16 – 4

صلاحية سلطة الميناء بالنسبة للبضائع الخطرة

1- يحق لكل سلطة ميناء في حالة الإبلاغ عن عزم نقل مواد خطرة أو مواد مسببة للتلوث سواء لغرض المسافنة أو الترانزيت، أن تطلب من الوسيلة الناقلة تقديم معلومات إضافية أو إيضاح المعلومات التي سبق تقديمها فيما يتعلق بالبضائع الخطرة التي تحملها السفينة أو المركبة أو معدات السكك الحديدية، وذلك قبل شحنها.

2- يحق لسلطة الميناء رفض دخول أي بضائع خطرة أو مواد مسببة للتلوث لغرض التداول أو التخزين أو المسافنة في الميناء إذا رأت بعد التشاور مع الجهات المختصة لأسباب معقولة أن مناولة تلك البضائع أو تخزينها أو مسافنتها يمكن أن تسبب خطرًا أو تشكل تهديدًا للأرواح أو للممتلكات أو للبيئة.

3- يحق لسلطة الميناء فيما يتعلق بأي فئة من البضائع الخطرة أو الملوثات البحرية أن تشترط على وكيل السفينة أو مالك البضائع أو الملوثات البحرية أو وسيلة النقل، الاستلام المباشر لتلك البضائع أو الملوثات.

4- يجوز لسلطة الميناء أن تزيل أو تأمر بإزالة أي سفينة أو حاوية أو خزان متنقل أو مركبة أو معدات السكك الحديدية أو أي حاوية تحتوي أو كانت تحتوي على مواد خطرة أو مسببة للتلوث ثبت أنها تمثل خطرًا على الأرواح أو الممتلكات أو البيئة.

5- يحدد الجدول (3) : (حدود البضائع الخطرة) كميات البضائع الخطرة المسموح بها في كل ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات. ويجوز لسلطة الميناء أن تمنح استثناءات من تلك الأحكام بناء على طلب من مالك السفينة.

6- يجب على ربان السفينة أو وكيلها ألا يجلب مواد خطرة أو ملوثات

بحرية إلى الميناء ما لم تكن مستفة بصورة سليمة على ظهر السفينة ومبعدة عن البضائع الأخرى، ومميزة بعلامات خاصة، بالإضافة إلى استكمال كافة الإجراءات والتدابير اللازمة لتأمينها أثناء النقل والتخزين والمناولة بما يوافق الاتفاقيات ذات الشأن كما يجب تسجيل ذلك في مستندات خاصة لنقل هذه المواد.

7- يجب أن تتوافق مع اشتراطات هذا القسم كافة المستندات والإخطارات التي يلتزم بتقديمها مالك السفينة أو ربانها أو وكيلها لغرض تحميل أو تفريغ أو مسافنة البضائع الخطرة.

8- يكون متعهد تشغيل الميناء مسئولاً عن سلامة تحريك وتخزين البضائع الخطرة في الميناء (بشرط أن يكون تخزينها مسموحاً).

القسم 17

عمليات البضائع

1- تعد عمليات البضائع نشاطا تجاريا تحكمه اتفاقيات الخدمة أو رسوم الميناء أو كليهما. ويجب إبرام تلك الاتفاقيات كتابة وبصورة مباشرة بين مالك السفينة أو ربانها أو وكيلها أو مالكي البضائع أو المركبات أو وكلائهم وبين سلطات الموانئ أو مشغلي مرافقها المرخصين أو المتعاقدين. يجب أن تتم عمليات شحن وتفريغ البضائع في الميناء وفقًا لهذه القواعد والتعليمات فيما يتعلق بالسلامة والأمن وحماية البيئة بالإضافة إلى رسوم الميناء حيثما ينطبق ذلك.

2- بناء على حجم البضائع المتناولة أو على أي أساس عقد تجاري مقبول بصفة عامة، يمكن أن يمنح متعهد تشغيل مرافق الميناء مزايا تجارية لمستخدمي مرافق الميناء تشمل على سبيل المثال لا الحصر تخفيضات على الرسوم أو أن تمنح أولوية في الرسو.

3- باستثناء مقتضيات السرية بالنسبة لتفاصيل معينة من الاتفاقيات التجارية المشار إليها في (2) أعلاه، بين مشغل الرصيف ومالك السفينة أو ربانها أو وكيلها أو مالك البضائع فإن تلك الاتفاقيات يجب أن تعلن.

4- تفاديًا للشك والريبة فإن الأحكام الواردة في الفقرتين (2) و(3) أعلاه، تنطبق أيضًا عندما يقوم متعهد تشغيل عمليات الميناء مقام سلطة الميناء أو السلطة المختصة.

القسم 18

التخلص من البضائع المصادرة أو المحتجزة أو المهجورة

1- إذا رأت سلطة الميناء أن أي بضائع تمت مصادرتها أو احتجازها بموجب هذه القواعد والتعليمات، أو كان مالك تلك البضائع مجهولا، أو كانت تلك البضائع مهجورة أو لم يتم استلامها في الفترة الزمنية التي حددتها سلطة الميناء، وأن هذه البضائع :

1/1 يمكن أن تتعفن أو تفسد أو تتلف على أي نحو كان .

2/1 تشكل تهديدًا لصحة الأفراد.

3/1 تشكل خطرا على صحة وسلامة الميناء أو أمنه أو تهديدًا للبيئة .

4/1 تشغل حيزًا في الميناء يكون ضروريًا لإرساء السفن أو لمناولة البضائع أو تخزينها أو نقلها.

يجوز لسلطة الميناء، بالاتفاق مع الأجهزة الحكومية المختصة وبما يتفق مع التعرفة الجمركية الموحدة لدول المجلس، حيثما يكون مناسبا في سياق الظروف القائمة وعلى حساب السفينة الناقلة، بيع البضائع أو التخلص

منها وفقًا للأساليب والأسعار السائدة.

2- يجوز أن يشمل التخلص المشار إليه في الفقرة (1) أعلاه، تدمير البضائع أو إعادتها إلى ميناء التحميل.

3- تضاف العائدات المالية، إن وجدت، إلى رصيد المبلغ المستحق الدفع عن السفينة أو البضائع والمصروفات التي أنفقت في سياق عملية احتجاز البضائع أو التخلص منها أو بيعها وفق أولويات حددتها التعرفة الجمركية الموحدة لدول المجلس.

4- إذا كان القانون الوطني ينص على أن سلطة الموانئ ليست السلطة المختصة بالتصرف في البضائع المحددة في الفقرة (1) أعلاه، فإن على الجهة الحكومية المختصة بهذه المهمة أن تأخذ في اعتبارها متطلبات سلطة الميناء الواردة في الفقرة (1) من (1/1) إلى (1/4) وأن تتصرف في البضائع من خلال إنفاذ القانون الوطني .

القسم 19

رسوم وأجور الموانئ

1- يجوز للوزير أو السلطة المختصة أن تحدد الرسوم أو الأجور التي يتعين تسديدها فيما يتعلق بما يلي:

1/1 السفن، المركبات، القطع البحرية، المسافرين، الحقائب والأشخاص الذين يدخلون أو يستخدمون الميناء أو أحد مرافق الميناء.

2/1 البضائع التي تتم مناولتها ضمن حدود الميناء أو التي يتم تخزينها أو نقلها عبر أحد مرافق الميناء.

3/1 أي خدمات تقدمها سلطة الميناء أو أي حقوق أو امتيازات تمنحها فيما يخص تشغيل الميناء، أو أحد مرافق الميناء، أو تتعلق بأي خدمات أخرى

تقدم للسفن أو البضائع أو المركبات أو القطع البحرية أو الركاب أو الحقائب أو الأفراد.

2- لا تنطبق الرسوم والأجور المنصوص عليها في الفقرة (1) أعلاه، على السفن الحكومية أو الحربية الزائرة ويجوز للوزير أو السلطة المختصة أن تصدر بشأنها رسومًا أو أجورًا منفصلة.

3- يجوز للوزراء أو الجهات المختصة أن تمنح حق تحديد الرسوم أو الأجور :

1/3 بموجب قرار أو مرسوم يمنح سلطة الميناء أو السلطة التي تقوم بإدارة أو تشغيل الميناء وذلك لمدة يحددها القرار أو المرسوم أو غير ذلك من الأدوات القانونية المانحة لذلك الحق.

2/3 أو بموجب عقود عمل أو إيجار أو رخص لمشغلي الميناء أو المؤسسات أو الأفراد الذين يقدمون أي خدمات أخرى في الميناء وذلك فترة سريان العقد أو الإيجار أو الامتياز أو الترخيص.

4- يجوز للوزراء أو السلطات المختصة في أي وقت، وقف أو تعديل أو سحب القرار المشار إليه في الفقرة 3 (1/3) أعلاه، كما يجوز لهم إذا اقتضت المصلحة العامة، وقف أو تعديل أو سحب الحق المشار إليه في الفقرة 3 (2/3) أعلاه.

5- إذا رأى الوزير أو السلطة المختصة أو سلطة الميناء أو المتعهد بتشغيل الميناء ، فرض أتعاب (رسوم أو أجور) ثابتة جديدة أو مراجعة أتعاب (رسوم أو أجور) قائمة فيما يتعلق بالتخزين أو الرسو أو المرفأ أو أي رسوم أو أجور أخرى متعلقة بها، فإنه يتعين الإعلان عنها ستين يوماً قبل موعد بدء العمل بموجبها.

6- يجب أن تقوم سلطة الميناء بنشر الإشعار المشار إليه في الفقرة (5) أعلاه، في صحيفة كبرى أو أكثر وأن ترسل نسخة من الإشعار إلى المؤسسات والجهات التي سوف تتأثر بالرسوم أو الأجور الجديدة أو المعدلة وأن تنشر نسخة من الإشعار على موقع سلطة الميناء على شبكة الإنترنت.

7- تقع مسؤولية دفع الأتعاب (الرسوم أو الأجور) المحددة والمستحقة الدفع عن السفينة أو البضائع على عاتق مالك السفينة أو الشخص المسئول عنها أو وكيله أو على عاتق مالك البضائع.

8- تقع مسؤولية دفع الأتعاب (الرسوم أو الأجور) المحددة والمستحقة الدفع عن شخص أو مركبة، على عاتق الشخص نفسه أو مالك المركبة.

9- يجوز لسلطة الميناء أن تطلب ضمانات مالية يودعها مالك السفينة أو البضائع أو المركبات أو وكلاؤهم وذلك قبل تقديم الخدمة. وبالمثل فإنه يجوز لمشغل الميناء بموافقة سلطة الميناء أن يطلب ضمانات مالية يودعها مالك السفينة أو البضائع أو المركبات أو وكلاؤهم وذلك قبل تقديم الخدمة.

القسم 20

معايير السفن

1- على كل مالك سفينة أو ربانها أو وكيلها، عند طلب إذن دخول الميناء، أن يضمن ألا تقل معايير السفينة عن الحدود الدنيا للمعايير المنصوص عليها في البند السادس من (التطبيق والحدود الدنيا للمعايير) من هذه القواعد والتعليمات بالإضافة إلى أي تعليمات أخرى مكملة لها تصدرها سلطة الميناء.

2- يجب على جميع مستخدمي الموانئ الإطلاع على المتطلبات التي تشترطها سلطة الميناء فيما يتعلق بالسلامة والأمن وحماية البيئة، ويجب على كل سفينة تنوي عبور مياه دول مجلس التعاون أو الدخول إلى أحد موانئه أن يتوفر على متنها نسخة من الاتفاقيات والمدونات المنصوص عليها في البند السادس من (التطبيق والحدود الدنيا للمعايير) من هذه القواعد والتعليمات وأية تعديلات لاحقة.

3- يجوز للوزير أو الجهات المختصة أن يقوم بإجراء تعديل مؤقت أو

دائم لأي من متطلبات الاتفاقيات الموضحة في الفقرة (1) أعلاه.

4- أي تعديلات تتم بموجب الفقرة (3) أعلاه، يجب أن تنشر للعامة على ألا يسري مفعول تلك التعديلات قبل انقضاء تسعين (90) يوماً من تاريخ نشره، ما لم يقضي الموقف موعداً أقرب لسريان التعديل، مع ضرورة الالتزام بنشر ذلك التاريخ.

القسم 21

التشغيل الآمن للمركبات والسكك الحديدية

1- يجب على أي شخص يقود مركبة ضمن ممتلكات الميناء أن يضمن قيادتها بطريقة آمنة وبسرعة لا تتجاوز الحدود المسموح بها بموجب لافتات مرورية ولا تقل عن الحدود المعقولة إلا بما يتناسب مع الظروف السائدة.

2- على أي شخص يدخل أو يغادر أو يتواجد في الميناء وهو يقود سيارة مصممة للاستخدام على الطرقات العامة أن يضمن موافقة مواصفات سيارته للمواصفات والأحكام المحلية والخليجية المتعلقة بالاستخدام والتشغيل الآمن لسيارات الطرق، بما في ذلك ما يتعلق بتأمين وتثبيت البضائع والحاويات ونقل البضائع الخطرة. ويلتزم مالك المركبة ومشغلها بضمان ألا تدخل إلى الميناء أو تغادره أي مركبة تفتقر إلى شروط الأمن والسلامة.

3- يجب على كل شخص يقود سيارة ضمن ممتلكات الميناء أن يمتثل تمامًا للتعليمات والإرشادات المحددة على لافتات مرورية صادرة عن أي جهة حكومية مختصة وأن ينصاع للتوجيهات المرورية التي يصدرها الشخص المفوض لهذا الغرض من قبل سلطة الميناء.

4- يجوز لسلطة الموانئ أو السلطة المختصة بالدولة بالإضافة إلى فرض غرامة مالية أن تقيد السيارة بالأقفال أو تحتجزها أو تزيلها إذا كانت

السيارة أو البضائع التي تحملها تفتقر إلى متطلبات السلامة، أو إذا كانت السيارة قد تجاوزت السرعة المقررة أو تجاوزت حدود الوزن المسموح به، أو إذا كانت متوقفة في وضع انتظار أو توقف مخالف لأحكام هذا القسم، وذلك إلى أن يتم دفع الغرامة وتصحيح التقصير على نحو تقبله سلطة الميناء أو السلطة المختصة بالدولة.

5- يجب على ربان أي سفينة في ميناء تقوم بتحميل سيارات أو مركبات تحمل بضائع سواء كان تحميلها يتم على عربات قطارات أم غير ذلك، أن يضمن سلامة المركبات بما في ذلك تأمين وتثبيت البضائع بصورة آمنة والتحقق من سلامة تستيف المركبات وربطها بسلاسل على السفينة مع مراعاة التقيد بالمتطلبات الأخرى للسلامة طبقًا للأحكام ذات الصلة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) .

6- حيثما يكون ملائمًا تبرم سلطة الميناء اتفاقية مع مؤسسة السكك الحديدية، بحيث تسمح للمؤسسة باستخدام ممتلكات الميناء لتمديد قضبان القطارات وأنظمة الإشارات والاتصالات وغير ذلك من المرافق والتجهيزات المطلوبة، تبعًا لما يكون عليه الحال.

7- يجب أن تضمن مؤسسة السكك الحديدية التي تستخدم ممتلكات الميناء ما يلي :

7/1 سلامة أنظمة ومعدات السكك الحديدية في الميناء في كافة الأوقات والتحقق من أنها تعمل بصورة آمنة وفعالة.

7/2 تحملها مسؤولية سلوك موظفيها وسلامة حركة معدات وبضائع السكك الحديدية.

8- على سلطة الميناء التي تستخدم خدمات السكك الحديدية في الميناء التابع لها إعداد الاتفاقية الواردة في الفقرة (6) أعلاه.

القسم 22

إزالة الأشياء والمواد

يجب على كل شخص قام بإلقاء أو تصريف أو تفريغ أو تسريب نفايات أو أي مادة تؤدي إلى تلوث أو أي جسم يتعارض مع الملاحة أو أي بضائع أو معدات سفن في الميناء ، أن يبادر دون إبطاء بإبلاغ سلطة الميناء بالحادث وأن يزيل الشيء أو المادة وفق توجيهات سلطة الميناء. وفي حالة الإخفاق في ذلك تقوم سلطة الميناء بترتيب إزالتها على مسؤولية ونفقة ذلك الشخص.

القسم 23

الحماية من الحرائق والمواقف الخطرة وحالات الطوارئ

1- يجب على أي شخص في الميناء إتباع تدابير وإجراءات الحماية من الحرائق ومنع حدوثها، والتي تتخذها سلطة الميناء أو فرق مكافحة الحرائق المختصة أو فرق السلامة.

2- يجب على أي شخص يتسبب أو يحتمل أن يتسبب في حدوث موقف خطر في الميناء أن:

2/1 يكون حائزًا على تأمين يغطي مخاطر التسبب في الموقف الخطر بالإضافة إلى تغطية الأضرار التي يمكن أن تحدث من جراء ذلك وبحيث يخلي التأمين أي مسؤولية لسلطة الميناء وأي طرف ثالث تجاه تلك الأضرار.

2/2 يتخذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع الحوادث أو يكلف شخصاً بالتواجد في موقع الموقف الخطر للتحذير منه ومنع إصابة الأفراد أو إلحاق الضرر بالسفن أو الممتلكات.

2/3 يبلغ دون إبطاء سلطة الميناء عن طبيعة الموقف الخطر والتدابير

الاحترازية التي تم اتخاذها ومواقعها.

3- يجوز للشخص أن يمارس في الميناء أي نشاط من الأنشطة المنصوص عليها في العمود (1) من الجدول (2) : (قائمة الأنشطة) دون أن يكون لديه عقد أو إيجار أو امتياز أو ترخيص ، وذلك في الحالات التالية.

3/1 إذا كان النشاط مطلوبًا نتيجة لموقف طارئ.

3/2 أن يبادر الشخص الذي يمارس النشاط ودون إبطاء بتقديم تقرير إلى سلطة الميناء يصف فيه النشاط ويشرح فيه المبررات التي دعت لاعتبار الموقف طارئًا.

4- إذا كان من شأن الموقف التسبب أو احتمال التسبب في وفيات أو إصابات جسدية ، أو إذا كان سيؤدي إلى موقف طارئ آخر في الميناء يتسبب أو يمكن أن يتسبب في أضرار للسفن أو للممتلكات أو البيئة ، فإنه يجب على جميع الأشخاص ما يلي:

4/1 المسارعة على الفور ، وبأي وسيلة اتصال كانت ، إخطار سلطة الميناء بوجود موقف طارئ.

4/2 تقديم تقرير مفصل لسلطة الميناء بشأن الموقف الطارئ وذلك في أسرع وقت ممكن.

4/3 تقديم نسخة إلى سلطة الميناء من أي تقرير يتعلق بالموقف الطارئ يقدمه الشخص لأي محكمة أو سلطة وطنية.

5- على الشخص الذي يقوم بأي فعل ينتج عنه حدث ينطوي على خسائر أو أضرار مادية أو يؤدي لانفجار أو حادث نشوب حرائق أو جنوح السفن أو تعطيلها أو حادث يتعلق بالتلوث أن يسارع دون إبطاء بتقديم تقرير كتابي مفصل عن الحادث لسلطة الميناء.

القسم 24

الإجراءات والتدابير الاحترازية

1- إذا قام شخص بعمل أو نشاط ينطوي على احتمال حدوث نتائج محظورة بموجب القسم (6) : (المحظورات) فإنه يجوز لسلطة الميناء أن تصدر له تعليمات بالتوقف عن ذلك النشاط فورًا أو اتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير احترازية لتخفيف تلك النتائج أو منع وقوعها.

2- على الشخص أن يلتزم على الفور بهذه التعليمات.

القسم 25

السلامة والصحة المهنية

القسم الفرعي 25 – 1

نطاق الواجبات

1- تلتزم كل سلطة ميناء بما يلي :

1/1 حماية الركاب والزائرين وتوفير بيئة عمل صحية وآمنة لجميع موظفي وعمال الحكومة والقطاع الخاص الذين تتطلب مهامهم القيام بالعمل في الميناء.

1/2 ضمان تحقيق تقدم مستمر في تنفيذ وتطوير أفضل أساليب وممارسات أنظمة الصحة والسلامة المهنية، ويجب عليها أن تقوم بتحديد المخاطر والأخطار وتقييمها وإدارتها بكفاءة وفعالية، وأن تحدد أهدافًا محددة

بشأن أنظمة الصحة والسلامة المهنية في الميناء.

2- يجب على مالك أو ربان السفينة أن يقوم بما يلي:

2/1 ضمان إلتزام طاقمه بمتطلبات الصحة والسلامة المهنية الخاصة بالسفن التجارية والصادرة من الإدارة المختصة بحكومة البلد الذي ترفع السفينة علمها.

2/2 أن يضع نسخة من متطلبات الصحة والسلامة المهنية في مكان بارز يسهل الوصول إليه وبلغة يفهمها كل فرد من أ فرد الطاقم.

3- على كل مالك أو ربان سفينة توفير معلومات عن الصحة والسلامة المهنية لطاقم السفينة المنوه عنها بالفقرة (2) أعلاه ، ويجب عليه ضرورة الالتزام بواجبات صاحب العمل المنصوص عليها في القسم الفرعي 25 - 2 (واجبات أصحاب الأعمال).

القسم الفرعي 25 - 2

واجبات أصحاب الأعمال

1- على أي صاحب عمل في الميناء أن يضمن سلامة العاملين لديه أثناء تأدية واجباتهم وذلك من أي إصابة أو مخاطر تتعلق بالصحة، وينبغي عليه أن يوفر وأن يحافظ على.

1/1 بيئة عمل آمنة.

1/2 سلامة أوضاع المنشآت والمعدات والمواد.

1/3 أنظمة عمل آمنة.

1/4 مرافق وتجهيزات مناسبة للإقامة وتناول الطعام والترويح عن النفس في أي موقع للعمل.

1/5 ما يلزم من معلومات وتعليمات وتدريب وإشراف لضمان سلامة كل موظف من الإصابة والمخاطر المتعلقة بالصحة

2- على صاحب العمل أن يقوم بما يلي :

2/1 وضع خطة لسلامة وصحة الموظفين أثناء تأديتهم لواجباتهم المهنية وتقديمها لتعتمد من سلطة الميناء.

2/2 مراقبة ومتابعة صحة موظفيه ورفاهيتهم لمنع وقوع إصابات العمل.

2/3 الاحتفاظ بسجلات مدون بها المعلومات المتعلقة بإصابات العمل ، والاحتفاظ بها لفترة تحددها سلطة الميناء.

2/4 توفير المعلومات لموظفي صاحب العمل مكتوبة بلغاتهم، فيما يتعلق بالصحة والسلامة والرفاهية في موقع العمل ، بما في ذلك أسماء مسئولي السلامة والصحة المهنية الذين يمكنهم الرد على استفسارات الموظفين بشأن المسائل ذات التأثير على الصحة أو السلامة المهنية.

2/5 ضرورة التأكد من توفير المعلومات والتعليمات المناسبة والتدريب الصحيح والإشراف اللازم لأي موظف قبل وأثناء تأديته لعمل ذي طبيعة خطرة.

2/6 ضرورة التأكد من أن أي موظف يحتمل أن يتعرض لمخاطر سواء عند تغيير موقع العمل أو أثناء تأدية العمل، أو في أي نشاط أو عملية، أو عند العمل في أي مصنع يحصل على ما يلي:

2/6/1 معلومات وتعليمات وتدريبات مناسبة قبل حدوث التغيير.

2/6/2 الإشراف اللازم للحفاظ على صحته وسلامته.

2/7 تزويد أي مدير أو مشرف بما يلزم من معلومات وتعليمات وتدريب بما يكفل سلامة وصحة كل موظف يعمل تحت إدارته أو إشرافه.

2/8 مراقبة ومتابعة ظروف العمل في أي موقع عمل يخضع لإدارة وسيطرة صاحب العمل.

2/9 توفير ما يلزم من ملابس واقية ومعدات طوارئ وأجهزة سلامة وصندوق إسعافات أولية ووسائل نقل، في موقع العمل جاهزة للاستعمال لوقاية وعلاج ونقل الأفراد.

3- ولتفادي الشك والريبة، فإن سلطة الميناء تعتبر صاحب عمل، وكذلك كل مرافق وخدمات الميناء ومتعهدي الشحن والتفريغ ومشغلي الميناء والأرصفة وورش إصلاح السفن أو أي شخص متعاقد مع سلطة الميناء أو مرخص منها ويشمل ذلك أي وكيل بحري أو مقاول إصلاح سفن أو أجهزتها أو مقاول غوص أو تبخير أو مفتش سفن أو أي شخص آخر لديه موظفين أو عمال يعملون في الميناء، مثل مالكي البضائع والوكلاء الملاحيين وأصحاب المركبات ومؤسسات السكك الحديدية، وكذلك يشمل أي مالك أو ربان لسفينة لا تتوفر بها قواعد وتعليمات للصحة والسلامة المهنية صادرة عن حكومة البلد التي يحق للسفينة أن ترفع علمها.

القسم الفرعي 25 – 3

واجبات الموظفين

1- يجب على كل موظف مراعاة العناية المعقولة لحماية صحته وسلامته أثناء العمل، وأن يتجنب التأثير بصورة سلبية على صحة أو سلامة أي شخص آخر نتيجة لفعل أو إهمال أثناء العمل.

2- يجب على كل موظف ما يلي:

2/1 استخدام التجهيزات والمعدات التي يتم توفيرها لأغراض الصحة أو السلامة.

2/2 إطاعة تعليمات صاحب العمل فيما يتعلق بالصحة أو السلامة أثناء العمل.

2/3 التقيد بسياسات موقع العمل المعتمدة من سلطة الميناء.

2/4 التأكد من أنه ليس في حالة تهدد سلامته أو سلامة غيره من الأفراد أثناء العمل لسبب يتعلق بتناوله لأدوية أو لتعاطيه لعقاقير مخدرة.

3- يتعين مراعاة ما يلي بالنسبة للموظف الذي لا تكون اللغة العربية لغته الأم أو لا يفهمها بطريقة معقولة :

3/1 توفير المعلومات المتعلقة بالصحة والسلامة المهنية للعامل باللغة والنسق الذي يتوقع أن يفهمه العامل.

3/2 تقديم توجيهات أو تدريب باللغة التي يتوقع أن يفهمها العامل.

4- يجب على كل صاحب عمل تقتضي واجباته القيام بعمل أو تقديم خدمات في الميناء أن يضمن إلمام عماله بالمتطلبات الواردة في الفقرتين (1) و (2) أعلاه.

القسم الفرعي 25 - 4

قواعد وتعليمات السلامة والصحة في الموانئ

1- في حالة عدم توفر قواعد وتعليمات السلامة والصحة صادرة من سلطة الميناء أو مشغل الميناء أو المقاول المتعاقد أو المرخص أو صاحب العمل، أو في حالة عدم توفر قواعد وتعليمات للصحة والسلامة المهنية على ظهر السفن التي تدخل الميناء . فإنه يجب على كل شخص يقدم خدمات أو تقتضي مهمته أو مهام أعماله القيام بأداء أعمال على ظهر سفينة في الميناء أن يطبق في أداء واجباته وعمله في الميناء تدابير ومتطلبات حماية السلامة والصحة المتعلقة بالعمل على ظهر السفينة وكذلك المتعلقة بالعمل في الميناء والتي نشرتها منظمة العمل الدولية (ILO)، في :

1/1 مدونة منظمة العمل الدولية بشأن أساليب السلامة والصحة و في الموانئ 2005م، وأي تعديلات لاحقة.

1/2 مدونة منظمة العمل الدولية بشأن أساليب منع الحوادث على ظهر السفن وفي البحار والموانئ، الإصدار الثاني 1966م، وأي تعديلات لاحقة.

2- يجب على كل صاحب عمل في ميناء في ظل الظروف المنوه عنها في الفقرة (1) أعلاه، أن يضمن التزام موظفيه وتقيدهم بمتطلبات السلامة والصحة الموضحة في الفقرة (1) أعلاه، وأن يضمن توفر نسخ كافية منها باللغة التي يتوقع أن يفهمها العاملون وبحيث توضع في مكان بارز يسهل وصولهم إليها.

القسم 26

الدخول إلى مرافق ومباني الميناء

1- لا يجوز لأي شخص دخول حدود الموانئ المعلنة سواء بحرًا أو جوًا أو برًا ، ما لم يحصل على تصريح من سلطة الميناء تسمح له بذلك.

2- يجوز لسلطة الميناء أن تضع لافتات وأسوار أو حواجز يتم ترتيبها لغرض ضمان سلامة وأمن الأشخاص والسفن والممتلكات في الميناء وحماية البيئة البحرية أو لغرض إدارة البنى التحتية للميناء وخدماته.

3- يلتزم كل شخص في الميناء بالتعليمات المحددة بالعلامات والإشارات ويحترم الغرض الذي من أجله وضعت الأسوار والحواجز.

4- لا يجوز لأي شخص أن يزيل أي لافتة أو سور أو حاجز أو أي أداة وضعتها سلطة الميناء أو أن يضع علامات عليها أو يطمسها.

القسم 27

التوافق مع متطلبات الأمن الدولية

1- يجب على كل سفينة تطلب تصريحًا لدخول ميناء، وعلى كل مشغل لمرفق مينائي ضمان الالتزام بالمتطلبات الأمنية للسفن والمرافق المينائية التي تنص عليها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974م، والصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وأي تعديلات لاحقة.

2- يجب أن تعنى كل سلطة ميناء تعمل وفق هذه القواعد والتعليمات بضرورة السعي لتحقيق ألأهداف الخاصة بالمدونة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (ILO)، بشأن أساليب السلامة و الأمن في الموانئ 2004م، بما في ذلك أي تعديلات لاحقة، والتي توفر التوجيهات الإرشادية للحكومات وأصحاب الأعمال والعاملين وغيرهم من الأطراف المعنية لتقليل المخاطر التي تتعرض لها الموانئ بفعل التهديدات الناشئة عن أفعال غير مشروعة.

القسم 28

الإخطارات فيما يتعلق بالأمن

1- يجب على مالك أو ربان أو وكيل سفينة يطلب إذنًا للدخول إلى الميناء أن يزود سلطة الميناء أو ضباط الأمن المفوضين رسميًا من قبل حكومة الدولة المعنية بمجلس التعاون الخليجي، قبل الوصول بمدة لاتقل عن 48 ساعة بالمعلومات المطلوبة بموجب الفصل الحادي عشر- الباب الثاني: (التدابير والإجراءات الخاصة

لتعزيز الأمن البحري)، من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974، والصادرة عن المنظمة البحرية الدولية(IMO)، بما في ذلك ما يتعلق بالقاعدة 11-3/2 من ذلك الفصل الجديد المتضمن للأحكام التنفيذية للمدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (ISPS Code) ، وأي تعديلات لاحقة.

2- ولتيسير عملية الإخطار الوارد في الفقرة (1) أعلاه، فيجب على ربان أو وكيل السفينة التي تنوي دخول الميناء استخدام (النموذج الموحد للسفن لتقرير ما قبل الوصول) كما جاء في المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (ISPS Code) بملحقات 2002م، من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974، جدول (5) فقرة (ب) علما بأنه يمكن الحصول على أحدث نسخة معتمدة في جميع موانئ دول المجلس من هذا النموذج من أي موقع إلكتروني لسلطات موانئ دول المجلس.

3- يُعد إخفاق ربان السفينة في تقديم المعلومات الكاملة المطلوبة في الفقرتين (1) و(2)، سببًا لرفض طلب إذن دخول السفينة إلى الميناء ، ولا يحق لمالك السفينة أو ربانها المطالبة بتعويض عن أي أضرار تترتب على ذلك

4- إذا كان مستوى أمن السفينة التي تنوي دخول الميناء أكبر من مستوى أمن الميناء أو المرفق المينائي الذي سترسو فيه السفينة سواء على الأرصفة أو مناطق رمي المخطاف أو أي مناطق أخرى داخل الميناء فإن مالك السفينة أو ربانها يكون مسئولا عن النفقات التي تتكبدها سلطة الميناء لتجهيز تدابير الأمن الإضافية المطلوبة نتيجة لذلك.

القسم 29

الرقابة الأمنية على السفن في الميناء

1- تخضع كل سفينة أثناء وجودها داخل حدود الميناء لرقابة الضباط المسئولين المفوضين رسميًا من قبل حكومة الدولة المعنية بالمجلس، وفقًا لأحكام الفصل (11-2) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لسنة 1974م، وأي تعديلات لاحقة.

2- يجوز للسلطة المختصة أن تتوسع في متطلبات الأمن الواردة في الفصل (11-2)، من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار(SOLAS)، بحيث يتم تطبيق تلك المتطلبات على أي سفينة تجارية أو سفينة صيد أو السفن التقليدية أو أي أجسام يجري قطرها، وذلك بصرف النظر عن أغراضها وصناعتها أو العلم الذي ترفعه أو التجارة التي تقوم بها أو نظام دفع السفينة أو حجمها، مع مراعاة نشر ذلك وتعميمه.

القسم 30

الالتزام باتفاقيات حماية البيئة

1- لحماية البيئة البحرية في موانئ دول المجلس وما يحيط بها من مياه الخليج العربي وخليج عمان والبحر الأحمر، وبحر العرب (إلى 200 ميل بحري)، والتي يتوقع إعلانها قريبًا كمناطق خاصة ، فإنه يجب على جميع ربابنة وملاك السفن تجنب التلوث الناشئ عن مصادر تعود إلى السفن في الموانئ والبيئة البحرية، والالتزام بالمعايير الواردة في الاتفاقيات ذات الصلة المنصوص عليها في البند (4) من »التطبيق والحدود الدنيا للمعايير« من هذه القواعد والتعليمات.

2- يجوز لسلطة الميناء أن تتوسع في اشتراطات الالتزام بالمعايير الواردة في الفقرة (1) أعلاه، ضمن متطلبات منع تلوث الموانئ والمياه المجاورة بحيث يتم تطبيق تلك المتطلبات على أي سفينة تجارية أو سفينة ترفيهية أو سفينة صيد أو السفن التقليدية ، وذلك بصرف النظر عن أغراضها أو صناعتها أو العلم الذي ترفعه أو التجارة التي تقوم بها أو نظام دفع السفينة أو حجمها، مع مراعاة نشر ذلك وتعميمه.

القسم 31

إدارة النفايات في الموانئ

القسم الفرعي 31 – 1

مرافق استقبال النفايات

1- يجب على كل سلطة ميناء أن تقوم في غضون الخطة الزمنية التي حددها الوزراء أو السلطات المختصة وضمن إطار التزاماتها بالاتفاقيات والبرامج والخطط الدولية والإقليمية، بتوفير مرافق مناسبة لاستقبال وتصريف مختلف أنواع النفايات التي تنتجها السفن، بما في ذلك النفايات المرتبطة بمناولة البضائع.

2- يجوز لسلطة الميناء أن تكلف القطاع الخاص، عن طريق التعاقد أوالترخيص، بمهمة تشغيل مرافق لاستقبال وتصريف مختلف أنواع النفايات التي تنتجها السفن.

3- يجب على سلطة الميناء في حالة اتخاذ قرار وفق الفقرة (2) أعلاه، أن تضمن أن التخلص من النفايات يتم بالتوافق مع الاتفاقيات الإقليمية والقوانين الوطنية.

4- يجب أن تكون مرافق استقبال النفايات، من حيث قدرة استيعابها وتنوعها، قادرة على استقبال جميع أنواع وكميات النفايات التي تنتجها السفن وبقايا البضائع، بما في ذلك المخلفات التي تحتوي على زيوت أو مشتقات الزيوت أو مواد كيماوية، من عدد السفن التي تستخدم الميناء عادة.

5- يجوز للوزراء أو السلطات المختصة أو الجهات المختصة بالاتفاق مع الإدارات المختصة بالدولة، إسناد مسؤوليات إضافية لسلطات الموانئ لغرض حماية البيئة.

القسم الفرعي 31 – 2

خطط تداول نفايات الموانئ

1- يجب على كل سلطة ميناء أن تقوم بتنفيذ خطة مناسبة لاستقبال النفايات وتداولها في الميناء الذي يخضع لسلطتها وذلك بعد التشاور مع الأطراف المعنية ولاسيما المتعاملين مع الميناء وممثليهم والجهة الوطنية أو الإقليمية ذات الاختصاص والمسئولة عن منع التلوث أو حماية البيئة.

2- يجب أن يتم تطوير خطط الاستقبال وتداول النفايات الواردة في الفقرة (1) أعلاه، في إطار إقليمي، ويراعى في هذا الصدد المتطلبات ذات الصلة من الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة.

3- يجب أن تقوم سلطة الميناء بمراقبة تنفيذ خطة استقبال وتداول النفايات وأن تضمن مراجعة الخطة بواقع مرة كل ثلاثة سنوات على الأقل.

4- تشتمل خطة تداول النفايات، بالإضافة إلى جمع مواد النفايات من السفن في الميناء ،على التجميع والتخلص من مواد النفايات

بصرف النظر عن نوعها وكمياتها من أي شخص يمارس عملاً أو يقدم خدمات بالميناء، ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر مشغلي أرصفة البضائع والركاب بالميناء ومشغلي الخدمات البحرية، ومشغلي أحواض وورش إصلاح السفن، ومشغلي موانئ الصيد، ومشغلي القطع البحرية الصغيرة، ومشغلي موانئ سفن النزهة البحرية.

5- يجب أن تتضمن الخطة تصورًا ضمن حدود ممكنة ومعقولة يتم بموجبه فصل النفايات في مصادرها وتصنيفها إلى فئات مختلفة وفقًا لما تحدده سلطة الميناء وذلك لتجنب اختلاط أنواع النفايات المختلفة.

6- يجب نشر خطة تداول النفايات بعد تحديدها وإقرارها وأن يتم إبلاغها لجميع الأشخاص المعنيين بها، وذلك لضمان الالتزام بالخطة والتقيد بها.

7- يجوز لسلطة الميناء أن تعهد بمهمة جمع النفايات من السفينة لمشغل الرصيف الذي يجوز بدوره أن يعهد بالمهمة لجهة مختصة أخرى عبر عقود تجارية على أن تكون الجهة الأخرى مرخصة من قبل سلطة الميناء.

8- يجوز لسلطة الميناء أن تستثني شخصًا أو مشغلاً للميناء ضمن التحديد الوارد في (4) أعلاه من اشتراط جمع نفاياته عن طريق مشغل جمع نفايات مرخص بموجب أحكام القسم الفرعي 31-1 فقرة (2) ، وذلك إذا قدم الشخص أو المشغل المعني في (4) أعلاه ما يثبت أن أعمال جمع النفايات التي تخصه والتخلص منها يتم في حدود الالتزام بالاتفاقيات الإقليمية والقانون الوطني إضافة إلى هذه القواعد والتعليمات وخطة تداول النفايات بالميناء الصادرة عن سلطة الميناء.

القسم الفرعي 31 – 3

الإخطارات المتعلقة بجمع النفايات من السفن

1- يجب على مالك أو ربان أو وكيل أي سفينة أن يبلغ سلطة الميناء بشأن طلب الجمع الإلزامي لنفايات السفن في الميناء.

(لغرض تسهيل عملية الإبلاغ عن المعلومات فإنه يجب على ربان السفينة أو وكيلها أن يستخدم نموذج «التقرير الموحد لجمع النفايات من السفن» بالجدول (5 ب) ويمكن الحصول على أحدث نسخة من هذا النموذج معتمدة في جميع موانئ دول المجلس من الموقع الإلكتروني الخاص بأي سلطة موانئ بدول المجلس).

2- يجوز لسلطة الميناء أن تحدد متطلبات إخطار بديلة وتقوم بنشرها بشأن السفن العاملة في مجال التجارة الساحلية أو الإقليمية أو السفن التقليدية.

3- يجب على مالك أو ربان أو وكيل أي سفينة إعداد الترتيبات اللازمة لجمع النفايات مع مشغل مرفق استقبال وتصريف النفايات بالميناء.

4- يجب أن تحتفظ السفينة بالإخطار الموضح في الفقرة (1) أو الفقرة (2) أعلاه، مع الشهادة الموحدة لجمع النفايات حتى ميناء الوصول التالي الخاضع لهذه القواعد والتعليمات وذلك كدليل على أن نفايات السفينة قد تم جمعها وفقًا لهذه القواعد والتعليمات.

القسم الفرعي 31 – 4

تسلم نفايات السفن ومخلفات البضائع

1- يجب أن يقوم ربان السفينة بتسليم النفايات المنتجة من السفينة إلى مرفق استقبال النفايات بالميناء قبل مغادرته الميناء.

2- يجوز للسفينة التي أخفقت في تسليم النفايات في ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات أن تستكمل رحلتها إلى الميناء التالي شريطة موافقة سلطة الميناء. ولا يجوز حجب تلك الموافقة دون أسباب معقولة، ويجب أن يحصل وكيل السفينة على الموافقة في الوقت المناسب طالما توفرت للسفينة قدرات تخزين تتسع بصورة كافية للنفايات المتراكمة والنفايات التي تنتجها السفينة خلال رحلتها للميناء التالي.

3- إذا رأت سلطة الميناء بعد التشاور مع السلطات المختصة أن النفايات المتجمعة يمكن أن تشكل خطرًا أو تمثل ضررًا لصحة طاقم السفينة أو أن هناك احتمالاً لإلقائها أثناء الرحلة ومن ثم تتسبب في تلوث البحار، أو أنه لا تتوفر مرافق مناسبة في الميناء التالي لتسليم تلك النفايات، أو إذا لم يكن ذلك الميناء معلومًا عند موعد مغادرة السفينة فإنه يجب على سلطة الميناء أن تتخذ كافة ما يلزم من إجراءات مناسبة بأن تلزم السفينة بتسليم نفاياتها قبل إبحارها من الميناء.

4- يجب على مالك أو ربان أو وكيل السفينة أن يلتزم بدفع الرسوم المستحقة عن تسليم النفايات المنتجة من السفينة ومخلفات البضائع.

القسم الفرعي 31 – 5

أجور خدمات جمع النفايات

1- يجب أن تتأكد كل سلطة ميناء من تغطية التكاليف التي تتكبدها في إنشاء وتشغيل وصيانة مرافق الميناء المخصصة لاستقبال النفايات الناتجة عن السفن ومخلفات البضائع، بما في ذلك معالجة تلك النفايات والتخلص منها، وذلك من خلال فرض أجور تتقاضاها نظير تلك الخدمات.

2- يجب مراعاة تلك الأجور المفروضة على السفن بحيث تكون مناسبة ومقبولة حتى لا تشكل دافعًا لتخلص السفن من نفاياتها بطرق غير شرعية كإلقائها في عرض البحر.

3- يجب أن تكون الأجور المحددة وفقًا للفقرة (1) أعلاه، عادلة وذو شفافية ولا تنطوي على تمييز وأن تعكس تكاليف المرافق والخدمات التي تم توفيرها واستخدامها.

4- يجب أن تقوم سلطات الموانئ بدول مجلس التعاون الخليجي برفع تقرير إلى المجلس من خلال مكتب الوزير أو السلطة المختصة، وذلك بعد أربع سنوات من تاريخ سريان هذه القواعد والتعليمات. ويجب أن يتضمن التقرير تقييماً لأنظمة استعادة التكاليف المطبقة من حيث انعكاساتها على البيئة البحرية وأنماط تدفق النفايات. ويجب إعداد التقرير بالتنسيق مع الجهات المختصة بحماية البيئة وممثلي سلطات الموانئ وممثلي النقل البحري.

5- يجوز لمجلس التعاون الخليجي بعد مراجعة التقرير المشار إليه في الفقرة (4) أعلاه، تقديم اقتراح بتعديل هذه القواعد والتعليمات من خلال إدخال نظام تدفع بموجبه جميع السفن التي تستخدم هذه الخدمات رسمًا مناسبًا موحدًا لتغطية كافة التكاليف المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه.

القسم الفرعي 31 – 6

استثناءات

1- يجوز لسلطة الميناء أن تستثنى من أحكام هذا القسم السفن العسكرية التابعة للقوات البحرية الوطنية أو الزائرة والسفن التي تعمل تحت ادارة الحكومة ، ويجوز للوزير أو السلطة المختصة فيما يتعلق بجمع النفايات واحتساب الأجور، أن يصدر تعليمات خاصة بشأن تلك الفئة من السفن.

2- فيما يتعلق بفرض الرسوم أوجمع النفايات يجوز لسلطة الميناء أن تقوم بما يلي:

2/1 خفض الرسوم المطبقة إذا أثبت الربان أن السفينة تنتج كميات مخفضة من النفايات الناتجة عن السفينة، وذلك نتيجة لخطة إدارة النفايات المطبقة على السفينة إضافة إلى تصميم السفينة ومعداتها وتشغيلها.

2/2 يجوز استثناء السفن التي تعمل في رحلات منتظمة ومتكررة إلى الميناء، شريطة أن يتم ترتيب معين لضمان تسليم النفايات الناتجة عن السفينة في أحد الموانئ التي تمر بها.

3- لغرض تأكيد الوضوح والدقة فإنه يقع على عاتق مالك السفينة أو ربانها مسؤولية تقديم الإثبات اللازم لكي توافق سلطة الميناء على الترتيب الموضح في الفقرة (2) أعلاه.

القسم الفرعي 31 – 7

التلوث النفطي من سفن غير ناقلات النفط

يجب على مالك أي سفينة، مثل سفن الركاب وسفن البضائع السائلة أو السائبة والبضائع العامة وسفن الحاويات، عند دخولها لميناء يخضع لهذه

القواعد والتعليمات، أن يكون لديه وأن يحتفظ بوثيقة تأمين شاملة وسارية المفعول لتغطية المسؤولية للتكاليف الناتجة عن الحوادث مثل أعمال التنظيف الناشئة عن تسرب زيوت الوقود أو غيره من الزيوت، وأن يكون لديه شهادة تثبت سريان تلك التغطية التأمينية بالإضافة إلى وثيقة سارية المفعول لعقد عضوية نادي الحماية والتعويض (P & I).

القسم الفرعي 31 – 8

تسرب الزيوت من سفن غير معروفه

1- تكون سلطة الميناء مسئولة بالاتفاق مع الإدارة الحكومية المختصة عن تنظيف أى تلوث للميناء في حالة تعذر تحديد مصدر التسريب.

2- لغرض تغطية التكاليف التي تتكبدها سلطة الميناء من جراء مثل هذا الحادث ، فإنه بالإضافة إلى التعويضات التي يمنحها صندوق (IOPC FUND) للتعويضات، يجوز للوزراء أو السلطات المختصة الاتفاق بصورة مشتركة على خطة تعويض يمكن أن تتضمن إنشاء صندوق تتكون موارده من رسم مالي يطبق على كافة السفن التي تزور موانئ دول المجلس.

3- يمكن أن تشكل أي رسوم على النحو الموضح في الفقرة (2) أعلاه، جزءًا من جدول رسوم الميناء ، أو أن يتم تضمينها في رسوم الرسو أو أي رسوم أخرى مماثلة.

القسم الفرعي 31 – 9

التطبيق

1- يجب على كل سلطة ميناء أن تضمن إمكانية إخضاع أي سفينة للتفتيش، باستثناء السفن المنصوص عليها في القسم الفرعي 31-1 الفقرة (1)، وذلك للتحقق من امتثالها لأحكام هذا القسم ، وأن تضمن تنفيذ ذلك التفتيش على عدد كافٍ من السفن.

2- يجب أن تولي سلطات الموانئ اهتمامًا خاصاً أثناء تنفيذ أعمال التفتيش للسفن التي لم تمتثل لمتطلبات الإخطار بموجب القسم الفرعي 31-3 .

3- إذا كان لدى سلطة الميناء من الأسباب المعقولة ما يدعوها للاعتقاد بأن السفينة لا تلتزم بأحكام هذا القسم فإنه يتعين على سلطة الميناء أن تضمن عدم مغادرة السفينة للميناء إلا بعد قيامها بتسليم النفايات المتولدة على السفينة ومخلفات بضائعها إلى مرفق الاستقبال بالميناء وفق أحكام هذا القسم ودفع الأجور المترتبة على ذلك.

4- يجوز للوزراء أو السلطات المختصة إنشاء نظام مناسب لتوحيد المعايير للتعاون في جمع المعلومات ومراقبة حماية البيئة لموانئ دول مجلس التعاون الخليجي، بحيث يشمل ذلك:

4/1 تحسين عملية تحديد وتعريف السفن التي لم تقم بتسليم نفاياتها ومخلفات بضائعها وفق أحكام هذه القواعد والتعليمات.

4/2 التأكد من تحقيق الأهداف الرامية لخفض حوادث التلوث.

5- يحق للسلطات المختصة من خلال تطبيق مذكرة تفاهم الرياض (MOU) أن تقوم بتعيين مفتشين بحريين للصعود على السفن وجلب أدلة مثل عينات الزيت، واحتجاز السفن إلى حين الانتهاء من التحقيقات الجارية.

6- تقوم السلطات المختصة بالاستعانة بقدرات معامل معتمده

متخصصة لتحليل العينات التي تسببت في تلوث الميناء وذلك بغرض تحديد مصدرها والتحقق من مطابقة العينات للمعايير المطلوبة لاستخدامها كدليل إثبات في المحاكم.

القسم 32

خطة إقليمية لمكافحة تلوث البحار

1- سعيًا للاستجابة بكفاءة وفعالية لحوادث التلوث التي يعود مصدرها للسفن، فعلى سلطات الموانئ التعاون مع المؤسسات المختصة بمكافحة البيئة، وذلك لتنفيذ خطط بموجب الاتفاقيات الإقليمية لمكافحة تلوث البحار بفعل الزيت أو مخلفات البضائع أو غير ذلك من المواد الضارة والخطرة.

2- سوف تسهم الخطط المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه، في ضم موارد حكومات الدول والجهات المعنية وصناعات معالجة النفط وشحنه وأنشطة الاستكشاف على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي بغية توفير فئات ومستويات من التأهب والاستعداد في التعامل مع الأخطار التي تلحق بالبيئة البحرية بفعل تسرب أو انسكاب الزيت والمواد الكيميائية وغير ذلك من المواد المسببة للتلوث.

القسم 33

التزامات مشغلي الأرصفة والناقلات

1- يعتبر مشغل الرصيف الذي يعمل في تداول النفط أو الكيماويات

السائلة أو الغاز مسئول وله الصلاحية في إصدار التعليمات الخاصة بمسؤولية الناقلة عن عمليات التداول ، وتدابير السلامة والأمن ومكافحه التلوث داخل حدود الرصيف ومناطق الاقتراب منه وفقًا لما تحدده سلطة الميناء.

2- قبل تنفيذ التعليمات المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه، يجب أن تعتمد من قبل سلطة الميناء، وأن يتم إصدارها ونشرها في» صورة كتيب تعليمات أرصفة الناقلات« .

3- يتضمن كتيب تعليمات أرصفة الناقلات» تعريف ربابنة وملاك الناقلات ومؤجريها وأطقمها ووكلائها وزوارها، بالمرافق والتجهيزات والخدمات المتوفرة، مع تعريفهم أيضًا بالشروط العامة والقواعد والتعليمات المتعلقة بأرصفة الناقلات.

4- .يخضع مالكي ناقلات النفط أو الكيماويات السائلة أو الغاز التي تدخل الميناء، وكذلك مؤجروها وربابنتها وأطقمها ووكلاؤها إلى هذه القواعد والتعليمات، ويخضعون أيضًا لكافة القواعد والتعليمات الصادرة من مشغل الرصيف ، كتعديلات لاحقه ''كتيب تعليمات أرصفة الناقلات'' وعليهم جميعًا الالتزام بها.

5- إن صلاحية مشغل الرصيف في إصدار» كتيب تعليمات أرصفة الناقلات« بالنسبة للرصيف الذي يقوم بإدارته لا تحد من ممارسة الوزير أو السلطة المختصة أو سلطة الميناء لصلاحياتهم الواردة في هذه القواعد والتعليمات.

6- يجب على وكيل كل ناقلة تدخل الميناء طبقًا للفقرة (4)، أن يضمن توفر نسخة سارية المفعول باللغة العربية والإنجليزية على ظهر الناقلة من»كتيب تعليمات أرصفة الناقلات«وأن يحصل على توقيع الربان بما يفيد استلامه للكتيب.

7- ينبغي لكتيب تعليمات أرصفة الناقلات الصادر عن مشغل أرصفة ناقلات النفط والكيماويات السائلة وناقلات الغاز أن يأخذ في اعتباره استخدام أفضل الأساليب والممارسات لعمليات التداول

على أرصفة الناقلات إضافة إلى جوانب السلامة والأمن وحماية البيئة.

القسم 34

التقييم الإلزامي لأرصفة ناقلات النفط

1- يلتزم مشغل أرصفة الناقلات التي تستخدم في شحن وتفريغ النفط أو الكيماويات السائلة أو الغاز بالقيام بصورة دورية متكررة كل أربع سنوات وعلى حسابه بإعداد تقرير شامل ومفصل لتقييم الأرصفة ويرفع التقرير لاعتماده من قبل سلطة الميناء. ويجب أن يتم استكمال تقرير التقييم الأول في غضون أربع سنوات من تاريخ سريان مفعول هذه القواعد والتعليمات.

2- يجب أن يثبت في التقرير حالة الأرصفة والكفاءة التنظيمية للمشغل وأن «كتيب تعليمات أرصفة الناقلات» المطلوب بموجب القسم (33) قد تم تحديثه طبقًا لأحدث الأنظمة المستخدمة في مجال تقنية أرصفة الناقلات، وما يشمله من متطلبات السلامة والأمن وحماية البيئة .

القسم 35

سفن الدحرجة وعبّارات الدحرجة والركاب

1- نظرًا للمخاطر المحدقة بسفن الدحرجة وعبّارات الدحرجة والركاب من حيث الانخفاض السريع في مدى اتزانها وتعدد حدوثه لهذه النوعية من السفن فإنه يجب على كل سلطة ميناء

أن تولي اهتمامًا خاصًا لمراقبتها وهي تعمل من وإلى موانئ الدول الأعضاء بمجلس التعاون الخليجي من حيث إدارتها بطريقة آمنة وسلامة عمليات التشغيل بما يتفق مع أحكام المدونة الدولية لإدارة ألسلامة البحرية ومنع التلوث (ISM Code) وذلك بتشديد إجراءات رقابة الدولة على هذه النوعية من السفن في الموانئ.

2- تنطبق القواعد والتعليمات الواردة في الفقرة (1) أعلاه، على جميع الأشخاص الذين يقومون بتشغيل سفينة أو أكثر من سفن الدحرجة أوعبارات الدحرجة للركاب من أو إلى أي ميناء بإحدى دول مجلس التعاون الخليجي، سواء كان تشغيلها يتم كخدمة منتظمة أم لا.

3- يجب أن يلتزم الأشخاص ضمن التحديد الوارد في الفقرة (2) أعلاه، وبصفة إلزامية بكافة أحكام الفقرات (1/2) إلى (13/1) والفقرة (13/3) من المدونة الدولية لإدارة السلامة البحرية (ISM Code) كمتطلبات للأشخاص والعاملين على سفن الدحرجة وعبارات الدحرجة للركاب لكي تقدم الخدمات من أو إلى أي ميناء بإحدى دول مجلس التعاون الخليجي.

القسم 36

سفن الركاب

لغرض حماية أرواح وممتلكات الركاب وأطقم السفن وحماية البيئة فإنه يتعين على مالك أو ربان أو وكيل السفينة الملاحي لكل سفينة ركاب تعمل على رحلات دولية وبصرف النظر عن عمر السفينة وحجمها أو عدد الركاب الذين تحملهم أو العلم الذي ترفعه، والتي تدخل إلى ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات، أن يتوفر على ظهر السفينة نسخة أصلية من شهادات السفينة (باستثناء وثيقة المطابقة، بموجب مدونة إدارة السلامة

البحرية الدولية، ISM Code والتي يمكن تقديم صورة منها) وأي شهادة أو وثيقة أخرى مطلوبة أو وثائق إعفاء من تلك الشهادات وذلك لغرض التحقق منها من قبل سلطة الميناء. ويجب توفير تلك الوثائق والشهادات وإتاحتها في أي وقت لمعاينتها من قبل سلطة الميناء أو أي شخص مفوض تحدده سلطة الميناء للقيام بهذه المهمة، وذلك في سياق الالتزام بمتطلبات الجدول (4) : (الوثائق والمستندات التي يجب وجودها على السفن).

القسم 37

إنهاء إجراءات الركاب والأمتعة

1- يجب على كل سلطة ميناء أن تقوم بما يلي، ما لم تنص هذه القواعد واللوائح على غير ذلك.

1/1 الترتيب بالتعاون مع ربان أو وكيل الباخرة التي تحمل ركابًا أو حجاجًا لإنهاء إجراءات دخولها أو مغادرتها بكفاءة وفعالية وسرعة تدفق الركاب أو الحجاج وأمتعتهم ، ويفضل أن يتم ذلك من خلال نظام لقناة مزدوجة واحدة للحجاج والأخرى للأمتعة.

1/2 ضمان توفير التجهيزات المناسبة لتحميل الأمتعة وتفريغها ونقلها.

1/3 توفير أماكن ذات أسقف ، يتحرك ويستريح فيها الركاب أو الحجاج وتتم فيها الإجراءات التي تقوم بها الأجهزة الحكومية المختصة.

1/4 اتخاذ الترتيبات التي تكفل سهولة تعرف الركاب أو الحجاج على أمتعتهم واستلامها بعد فحصها من قبل الأجهزة الحكومية المختصة .

2- يجوز لسلطة الميناء أن تصدر قواعد وتعليمات خاصة لإنهاء إجراءات السفن التي تحمل حجاجًا فقط وذلك فيما يتعلق بالحجاج وأمتعتهم، وسيصدر منشور بذلك على أن يتم التقيد دائمًا في هذا السياق متطلبات

المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

3- يجب على مالك أو ربان أو وكيل السفينة التي تحمل ركابًا أو حجاجًا إلى ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات أن يتخذ كافة الإجراءات المناسبة التي تسهم في سرعة وصول السفينة ومغادرتها وإنهاء إجراءاتها ما لم تشترط سلطة الموانئ تعليمات خلافًا لذلك. وتشمل تلك الإجراءات :

3/1 تقديم رسالة مسبقة (طبقاً للنماذج الموحدة الموجودة بهذه القواعد والتعليمات) لسلطة الموانئ والأجهزة الحكومية المختصة والتي يحدد فيها الموعد المتوقع للوصول وعلى أن يتبع ذلك بمعلومات حول أي تغير يطرأ في الوقت المتوقع للوصول ، قد يؤثر على متطلبات التفتيش والمعاينة مع مخطط الرحلة المحدد.

3/2 توفير الوثائق المتعلقة بالسفينة والركاب والأمتعة بحيث تكون جاهزة للمراجعة بصورة سريعة.

3/3 اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بتجميع الأشخاص على ظهر السفينة بصورة منظمة لسرعة إتمام التفتيش.

4- يجب على وكيل السفينة التي تحمل ركابًا أو حجاجًا يعانون ضعفًا في قدراتهم الحركية أو السمعية أو البصرية أن يبلغ سلطة الميناء بذلك قبل وقت كاف وأن يوفر التدابير والأجهزة اللازمة التي تكفل سلامة صعود أولئك الركاب ونزولهم وتنقلهم إضافة إلى ما يتعلق باستلام حقائبهم وتفتيشها، وذلك على حساب السفينة.

5- يجب على سلطة الميناء التي تستقبل سفن ركاب أن تخصص في الميناء مسارات مرور في مواقع ملائمة خالية من أي عوائق ومحددة باللافتات والعلامات المناسبة، بالإضافة إلى توفير ما يلزم من

مساعدة معقولة للركاب أو الحجاج من ذوي الإعاقة الحركية أو السمعية أو البصرية.

القسم 38

رقابة دولة الميناء

1- إن السلطة المختصة المسماة بهذه الصفة من قبل حكومات كل من :

- الإمارات العربية المتحدة
- مملكة البحرين
- المملكة العربية السعودية
- سلطنة عمان
- دولة قطر
- دولة الكويت

التزاماً منها بضرورة وجود نظام موحد للتفتيش والرقابة على السفن من قبل الدولة وتكثيف التعاون وتبادل المعلومات من خلال اتفاقية مشتركة بين الحكومات تعرف باسم مذكرة تفاهم الرياض، قد توصلت إلى اتفاق يقضي بأن تقوم كل سلطة بحرية مختصة أو سلطة موانئ مختصة بتنفيذ بنود مذكرة تفاهم الرياض ، وأي ملاحق مكملة لها تشكل جزءًا لا يتجزأ منها .

2- تكون بنود مذكرة تفاهم الرياض التي تم الاتفاق عليها بين دول المجلس وأي ملاحق مكملة لها ملزمة ونافذة بالنسبة لمالكي وربابنة السفن التي تدخل أحد موانئ دول المجلس وكذلك بالنسبة لجميع مفتشي رقابة دولة الميناء.

القسم 39

الإخطارات/ المطبوعات

1- يجب على السلطة المختصة إتخاذ الخطوات اللازمة لنشر كل إجراء مقترح بالإضافة إلى هذه القواعد والتعليمات وتعميمها على الجهات ذات العلاقة قبل تسعين يومًا على الأقل قبل موعد سريان الإجراء المقترح.

2- يجب أن يتضمن الإخطار معلومات حول كيفية الحصول على نسخة من الإجراء المقترح بما في ذلك أي مستندات ووثائق ذات صلة تكون لازمة لفهم تلك الإجراءات واستيعابها.

3- يجوز لسلطة الميناء أن تتبنى المرئيات ووجهات النظر التي تم طرحها وبحثها من قبل الأطراف المهتمة بشأن تعديل الإجراء المقترح.

4- لا تنطبق الأحكام المنصوص عليها في الفقرة (1) أعلاه، بالنسبة للحالات التي تكون فيها سلطة الميناء على قناعة بوجود موقف عاجل يتطلب تطبيق الإجراء المقترح، غير أنه يتعين عليها أن تتخذ الخطوات المناسبة لإطلاع جميع الجهات المعنية على الإجراء المتخذ وذلك في أسرع وقت بعد بدء تنفيذه.

القسم 40

المخالفات والجزاءات

1- يكون الشخص قد ارتكب مخالفة، في أي من الحالات التالية :

1/1 إذا أخفق في التقيد بمتطلبات هذه القواعد والتعليمات.

2/1 إذا تعمد تقديم بيانات كاذبة أو مضللة، شفهيًا أو كتابيًا ، لسلطة الميناء فيما يتعلق بشرط حددته سلطة الميناء كأساس للقيام بعمل أو نشاط ما.

3/1 إذا أعاق أو اعترض سبيل سلطة الميناء سواء متعمدًا كان أو مهملاً، في قيامها بتنفيذ مهامها ووظائفها وفق هذه القواعد والتعليمات.

4/1 إذا أخفق في الالتزام بأي متطلبات صادرة عن سلطة الميناء بشأن منع موقف ضمن المحظورات الواردة في القسم (6) أو التقليل من آثاره.

2- يشكل انتهاك أي من أحكام هذه القواعد والتعليمات مخالفة تعرض مرتكبها لغرامة وفق جدول الغرامات الملحق بهذه القواعد والتعليمات، الجدول (6) : (جدول الغرامات والجزاءات)، والذي يشكل جزءًا متممًا لهذه القواعد والتعليمات.

3- يجب على سلطة الموانئ في سياق تقييم غرامة عن مخالفة وقعت فيما يتعلق بهذه القواعد والتعليمات وفي معرض تحديد مبلغ الغرامة أن تضع في اعتبارها ما إذا كان الشخص الذي خالف أحكام هذه القواعد والتعليمات قد حاول بذل الجهد لاتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع وقوع المخالفة أم لا.

4- عند مخالفة شخص لهذه القواعد والتعليمات في أيام متفرقة أو عند استمرار الشخص في ارتكابها لأكثر من يوم فإنها تعتبر مخالفة منفصلة عن كل يوم على حدة.

5- يجوز البدء في اتخاذ الإجراءات القانونية فيما يتعلق بمخالفة هذه القواعد والتعليمات وذلك في أي وقت خلال فترة لا تتجاوز السنتين من تاريخ ظهور أثر تلك المخالفة، وذلك بما يتوافق مع التشريعات والقوانين الوطنية للدولة المعنية.

6- يجوز للمحكمة التي تنظر في الإجراءات المتعلقة بالمخالفة المرتكبة أن تأمر الشخص، علاوة على ما قد تقضي به من عقوبات، بإصلاح وترميم ما ترتب من تأثير لمخالفة هذه القواعد والتعليمات التي أدين الشخص بسببها .

القسم 41

احتجاز السفن وإخلاء سبيلها

1- ستقوم السلطة المختصة في أي وقت باتخاذ إجـراءات تتفق مع القوانين الوطنية، لاحتجاز أي سفينة أو البضائع التي تحملها السفينة إن ثبت لسلطة الميناء :

1/1 أن مالك السفينة أو الشخص المسئول عنها أو عن البضائع قد تصرف في سياق تشغيل أو إدارة السفينة أو البضائع على نحو يشكل انتهاكًا لهذه القواعد والتعليمات.

2/1 إذا وجد أن السفينة دون المستوى وغير متوافقة مع معايير رقابة دولة الميناء أو أي معايير دولية بالنسبة لسلامة السفينة ، أو الطاقم أو الركاب، أو البضائع ... الخ ، أو غير متوافقة مع المراجع المذكورة في هذه القواعد والتعليمات .

2- يجوز للسلطة المختصة أن تتخذ من الإجراءات التي تتفق مع القانون الوطني أن تحجز السفينة أو البضائع المحمولة عليها إذا رأت الآتي : -

1/2 أنه قد حان موعد سداد رسوم أو أجور أو غرامة أو تعويض عن أضرار تم فرضها بموجب هذه القواعد والتعليمات.

2/2 إذا قتل شخصا أو أصيب في جسده أو وقعت أضـرار لمرفق أو بنية تحتية أو معدات أو تجهيزات أو منشآت أو أي ممتلكات أخرى تملكها أو تديرها سلطة الميناء أو يملكها أو يديرها مشغّل مرتبط بعقد أو إيجار أو امتياز أو حاصل على ترخيص من سلطة الميناء، بما في ذلك الأضرار التي تلحق بالبيئة، بفعل سفينة أو بسبب بضائع أو نتيجة لخطأ أو إهمال من قبل أحد أفراد طاقم السفينة والذي تصرف ضمن السياق العام لوظيفة أو تصرف بناء على أمر محدد من ربان السفينة أو ضابطها.

3/2 يكون ربان السفينة أو مالكها، قد ارتكب مخالفة إذا أصدر أمراً

(خلال فترة الاحتجاز للسفينة) بمغادرة الميناء الذي تم احتجازها فيه.

4/2 لا يجوز لأي شخص وجه إليه أمر احتجاز في ميناء يعمل وفق هذه القواعد والتعليمات أن يقوم بإعطاء تصريح مغادرة للسفينة التي ينطبق عليها أمر الاحتجاز.

5/2 لا يجوز لأي سفينة متواجدة في الميناء أن تغادر دون أن تحصل أولاً على وثيقة تصريح بالتحرك، مصدقة من قبل سلطة الميناء.

القسم 42

حدود المسؤولية القانونية للميناء

1- يحدد الوزير أو السلطة المختصة حدود المسؤولية القصوى لسلطة الميناء أو لمشغل للميناء يعمل وفق عقد أو إيجار أو ترخيص أو امتياز وذلك عن المطالبة التي تنشأ عن أي واقعة منفصلة تتعلق بإصابات أو وفيات للأفراد أو أضرار أو خسائر تلحق بسفينة أو بأي بضائع أو أي ممتلكات أخرى على متن السفينة، ويتعين نشر تلك الحدود التي يتم إقرارها.

2- لغرض الدقة والوضوح فإنه يجوز للوزير أو السلطة المختصة أن يقرر أن سلطة الميناء أو مشغل الميناء ، أحدهما أو كلاهما ، لا يتحمل أي مسؤولية قانونية، وأن من واجب السفينة أو مالك البضائع أو المركبة أو وكلائهم القيام بالاستفسارات اللازمة في هذا الصدد.

القسم 43

التراخيص

1- يجب على كل شخص يؤدي خدمة أو عملاً في الميناء ، سواء كان حائزاً أم لا، على عقد أو إيجار أو امتياز من سلطة الميناء ، أن يتقدم قبل مزاولة الخدمة أو العمل بطلب للحصول على ترخيص من سلطة الميناء، ولا يجوز حجب الموافقة على الطلب دون أسباب معقولة ، بحيث يغطي الترخيص أداء الخدمات أو الأعمال بصورة مشروعة في الميناء الخاضع لسلطة الميناء.

2- عند بدء العمل بهذه القواعد والتعليمات على الوزير أو السلطة المختصة إخطار سلطات الموانئ التابعة له بشأن شروط وتفاصيل ومدة صلاحية التراخيص التي تصدرها سلطة الميناء في هذا الشأن.

3- تكون التراخيص الصادرة عن سلطة الميناء قبل نفاذ هذه القواعد والتعليمات سارية المفعول للمدة المحددة فيها. وما لم ينص على غير ذلك فإن التراخيص التي تصدرها سلطة الميناء بالارتباط مع عقد أو إيجار أو امتياز تبقى سارية المفعول طوال الفترة المحددة في تلك العقود أو الإيجارات أو الامتيازات. وفي حالة عدم النص على مدة محددة أو كانت التراخيص غير مرتبطة بعقد أو إيجار أو امتياز فإن مدة الترخيص تنتهي بعد سنتين من تاريخ نفاذ هذه القواعد والتعليمات. ولدى استلام طلب لترخيص جديد فإنه لا يجوز حجب الموافقة دون أسباب معقولة ، بحيث يتم إصدار الترخيص مع مراعاة الشروط والتفاصيل الواردة في الفقرة (2) أعلاه.

4- يجوز لسلطة الميناء ولغرض ضمان أعلى مستويات ومعايير الأداء المهني في الميناء التابع لها أن تطلب قبل إصدار الترخيص تقديم

إثباتات مقبولة لسلطة الميناء أو للجنة مهنية منبثقة عن سلطة الميناء لهذا الغرض تبرهن على تمتع صاحب طالب الترخيص بالقدرة المالية والمهنية اللازمة لأداء الخدمات أو الأعمال التي يزمع القيام بها، ولسلطة الميناء أن تطلب ضمانة مالية يودعها حامل الترخيص.

5- ومن خلال تقديم المعلومات المشار إليها في الفقرة (2) أعلاه ، فعلى الوزير أو السلطة المختصة التأكد بصورة مناسبة أن قيام سلطة الموانئ بإصدار التراخيص للأشخاص الذين يقومون بعمل أو يعتزمون تقديم خدمة أو عمل في ميناء تابع لسلطة الميناء لن يشكل بأي حال من الأحوال تقييدًا للمنافسة بين هذه الفئة أو الفئات من الأشخاص.

القسم 44

تعيين وكلاء السفن

1- يجب على كل سفينة تعتزم دخول الميناء أن تعّين قبل دخولها وكيلاً يمثل السفينة، وذلك بصرف النظر عن عملها أو الغرض من دخولها أو نظام دفع ماكيناتها أو حجمها أو نوعها أو العلم الذي ترفعه.

2- يجب أن يحصل الوكيل المعين بموجب الفقرة (1) أعلاه، ترخيصًا ساري المفعول لمدة ثلاثة أشهر على الأقل بعد الفترة المقررة لبقاء السفينة في الميناء.

3- لا يشكل انتهاء الترخيص الذي يحمله الوكيل إعفاءً له من تنفيذ التزاماته تجاه مالك السفينة أو مؤجرها أو ربانها أو طاقمها أو البضاعة التي تحملها، كما أن انتهاء الترخيص لا يعفي الوكيل من تنفيذ الالتزامات الواجبة على مالك السفينة أو مؤجرها أو

ربانها تجاه سلطة الميناء أو مالكي البضائع، بما في ذلك تسوية كافة المستحقات والرسوم والأجور والغرامات وتعويضات الأضرار الناتجة بعد أن تكون السفينة قد غادرت الميناء.

4- يجب أن يكون للوكيل المعين بموجب (1) أعلاه مكتب مسجل في دولة الميناء، وأن تكون الملكية لتلك الوكالة لمواطنين من دول المجلس.

5- في حالة إخفاق السفينة في إيجاد وكيل يمثلها وفق متطلبات هذا القسم فإنه يجوز لسلطة الميناء رفض دخول السفينة إلى الميناء ، كما يجوز لسلطة الميناء إما من خلال اللوائح والقوانين المنظمة لها أو من خلال الوزارة المعنية أن تطلب من الممثل الدبلوماسي للدولة التي ترفع السفينة علمها أن يعين وكيلاً للسفينة.

6- في حالة إخفاق مالك السفينة في دفع أجور الوكيل عن الخدمات المقدمة (سواء كان الوكيل معيناً من قبل الممثل الدبلوماسي لدولة علم السفينة أم لا)، فإنه يجوز لسلطة الميناء أن تلجأ لتطبيق أحكام القسم (41) (احتجاز السفن).

7- يجوز لسلطة الميناء في سياق الالتزام بأحكام القسم (43) الفقرة (4) ، أن تطلب من الوكيل الحائز على ترخيص من سلطة الميناء أن يقوم بإيداع ضمانة مالية لتسديد التزاماته المالية الرئيسة.

القسم 45

إلغاء القواعد والتعليمات السابقة ودخول هذه القواعد والتعليمات حيز التطبيق

1- عند سريان مفعول هذه القواعد والتعليمات ودخولها حيز التطبيق فسوف تلغى »قواعد وتعليمات الموانئ بمجلس التعاون لدول الخليج

العربية «السابقة.

2- تسري أحكام هذه القواعد والتعليمات اعتباراً من تاريخ اعتمادها من دول المجلس.

القسم 46

اللجنة الفنيـة

1- لغرض استمرارية توحيد هذه القواعد والتعليمات وتطبيقها في جميع موانئ دول المجلس ، يجوز للوزير أو السلطة المختصة تعيين لجنة فنية دائمة تهدف إلى متابعة مستجدات هذه القواعد والتعليمات وما قد يقترح عليها من تحديث أو تنقيح بموجب الإجراءات الواردة في القسم (47) أدناه. كما يفضل أن تتكون اللجنة الفنية الدائمة من الأعضاء الواردة أسماؤهم في الملحق رقم (2) لهذه القواعد والتعليمات.

2- يجب إبلاغ الأمانة العامة بأي تغيير في أسماء المرشحين لعضوية اللجنة الفنية الدائمة.

القسم 47

إجراءات تعديل هذه القواعد والتعليمات

1- عندما نحتاج إي سلطة موانئ إلى تنقيح أو تحديث هذه القواعد والتعليمات فعليها تقديم مقترح كتابي يتضمن ذكر الأسباب والدواعي إلى الأمانة العامة، وتقوم الأخيرة بدورها بتوزيع المقترح على جميع سلطات موانئ دول المجلس للموافقة عليها أو إبداء مرئياتها باستخدام النموذج الوارد الملحق

رقم (3) لهذه القواعد والتعليمات.

2- إذا لم تتسلم الأمانة العامة أي رد أو الموافقة بالإجماع على المقترح الوارد في الفقرة (1) أعلاه، خلال الفترة لا تتجاوز الستة أشهر من تاريخ توزيع المقترح فإن الأمانة سوف تنقل المقترح إلى اللجنة الفنية الدائمة لتقييم محتواه واعتماده بهدف التصديق عليه من الوزراء أو السلطات المعنية.

3- عندما يتم التوصل إلى التصديق على التعديل من قبل الوزراء أو السلطات المعنية، فعلى الأمانة العامة توزيع المقترح كتعديل معتمد لهذه القواعد والتعليمات على جميع سلطات الموانئ لدول المجلس وكذلك يتم نشره كما يلي :

3/1 مباشرة على مواقع سلطات موانئ دول المجلس الإلكترونية.

3/2 تصدر نسخ حديثة من القواعد والتعليمات بين فترات زمنية معقولة.

القسم 48

اللغة المعتمدة

صدرت هذه القواعد والتعليمات باللغتين العربية والإنجليزية، وقد روعي فيهما تطابق المضمون والمعنى مع ترجيح حجه اللغة العربية إذا ما وجد أي خلاف بينهما[1].

---

(1) الروابط الإلكترونية

نظام المحكمة التجارية 1350هـ، للحصول على نسخة كاملة من النظام والتعديلات التي أدخلت عليه، أضغط على الرابط التالي:

http://www.commerce.gov.sa/circular/defult151-.asp

. القواعد والتعليمات الخاصة بالموانئ البحرية السعودية والخليجية، للحصول على نسخة كاملة من القواعد والتعليمات، أضغط على الرابط التالي:

http://www.ports.gov.sa/arabic/section/full__story.cfm?aid=477&catid=121

. قواعد وتعليمات الدخول والخروج من الموانئ السعودية، للحصول على نسخة كاملة من القواعد والتعليمات، أضغط على الرابط التالي:

http://www.ports.gov.sa/arabic/section/default.cfm?catid=82&pid=3

. قواعد وتعليمات العمليات البحرية في الموانئ السعودية، للحصول على نسخة كاملة من القواعد والتعليمات، أضغط على الرابط التالي:

http://www.ports.gov.sa/arabic/section/default.cfm?catid=98&pid=3

. قواعد وتعليمات السلامة في الموانئ السعودية، للحصول على نسخة كاملة من القواعد والتعليمات، أضغط على الرابط التالي:

http://www.ports.gov.sa/arabic/section/default.cfm?catid=99&pid=3

. قواعد وتعليمات الملاحة في الموانئ السعودية، للحصول على نسخة كاملة من القواعد والتعليمات، أضغط على الرابط التالي:

http://www.ports.gov.sa/arabic/section/default.cfm?catid=100&pid=3

القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980م

نحن خليفة بن حمد آل ثاني امير دولة قطر، بعد الاطلاع على النظام الاساسي المؤقت المعدل، وبخاصة المواد (23)، (34) ، (51) منه، وعلى القانون رقم (5) لسنة 1970 بتحديد صلاحيات الوزراء وتعيين اختصاصات الوزارات والاجهزة الحكومية الاخرى، والقوانين المعدلة له، وعلى اقتراح وزارة العدل، وعلى مشروعه القانون المقدم من مجلس الوزراء، وبعد اخذ رأي مجلس الشورى، قررنا القانون الآتي :

-مادة (1): يعمل بالقانون البحري المرافق لهذا القانون.

مادة (2): على جميع الجهات المختصة، كل فيما يخصه، تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

خليفة بن حمد آل ثاني

أمير دولة قطر

الباب الأول

السفينة

الفصل الأول

أحكام عامة

المادة 1

السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية او تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها.

المادة 2

تكتسب السفينة جنسية دولة قطر اذا كانت مسجلة في احد موانيها وكان مالكها متمتعا بالجنسية القطرية. فإذا كانت السفينة مملوكة لعدة اشخاص على الشيوع وجب ان يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية القطرية. واذا كان المالك شركة وجب ان تتخذ شكل شركة التضامن او التوصية او الساهمة او شركة ذات مسؤولية محدودة. فإذا كانت شركة تضامن وجب ان يكون جميع الشركاء متمتعين بالجنسي القطرية.واذا كانت شركة توصية وجب ان يكون جميع الشركاء المتضامنين ممن يتمتعون بالجنسية القطرية وان يكون 51% على الاقل من رأس المال مملوكا لاشخاص يتمتعون بهذه الجنسية. واذا كانت شركة مساهمة وجب ان يكون اكثر من نصف اعضاء مجلس الادارة بما فيهم رئيس المجلس والعضو المنتدب ممن يتمتعون بالجنسية القطرية وان يكون 51% على الاقل من رأس المال مملوكا لاشخاص يتمتعون بهذه الجنسية واذا كانت شركة ذات مسؤولية محدودة وجب ان يكون جميع الشركاء بما فيهم المديرون واعضاء مجلس الرقابة ممن يتمتعون بالجنسية القطرية. ويجب عل كل سفينة تتمتع بجنسية دولة قطر ان ترفع علم الدولة ولا يجوز لها ان تتخذ علما غيره الا اذا كان الغرض من ذلك هو التخلص من الوقوع في اسر

عدو او سفينة حربية اجنبية وكانت بذلك تمارس احد الحقوق المشروعة في الحرب.

المادة 3

على كل سفينة تتمتع بالجنسية القطرية ان تتخذ لها اسما توافق عليه ادارة المواني. ولا يجوز ادخال اي تغيير على اسم اية سفينة الا بعد الحصول على موافقة كتابية من الادارة المذكورة. ويجب ان يوضع هذا الاسم مصحوباً برقم تسجيل السفينة وحمولتها الصافية باللغة العربية وبالحروف اللاتينية على مكان ظاهر منها وفقا للاحكام التي يصدر فيها قرار من وزير المواصلات والنقل. وعلى مالك السفينة ان يحدد الحمولة الصافية والاجمالية لها، ويعهد بتحديد هذه الحمولة الى ادارة المواني وتعطي الادارة لذوي الشأن شهادة بذلك.

المادة 4

يقتصر الصيد في المياه الاقليمية، والقطر والارشاد في مواني الدولة والملاحة الساحلية بين موانيها، على السفن التي تتمتع بالجنسية القطرية. ويرجع في تحديد المياه الاقليمية الى القوانين الخاصة بذلك. ويجوز بقرار من وزير المواصلات والنقل الترخيص للسفن الاجنبية بالقيام بعمل او اكثر من الاعمال المذكورة.

المادة 5

تعتبر الجرائم التي ترتكب على متن السفن التي ترفع علم دولة قطر واقعة على ارضها. وتسري فيما يتعلق بالمحافظة على النظام والتأديب في هذه السفن احكام القوانين الخاصة بذلك.

المادة 6

التصرفات التي يكون موضوعها انشاء او نقل او انقضاء حق الملكية على السفينة او غيره من الحقوق العينية يجب ان تتم بمحرر يوثق بمعرفة الجهة المختصة او بمقتضى حكم حائز قوة الشيء المقتضى. فإذا وقعت هذه التصرفات في بلد اجنبي، وجب تحريرها امام قنصل دولة قطر او امام

الموثق المحلي المختص عند عدم وجود قنصل. ولا تكون التصرفات المذكورة نافذة بين المتعاقدين او بالنسبة للغير ما لم تشهر طبقا للاوضاع المقررة في القانون.

الفصل الثاني

الحقوق العينية على السفينة

الفرع الاول

الملكية الشائعة

المادة 7

يتبع رأي الاغلبية في جميع ما يتعلق بالمصلحة المشتركة لمالكي السفينة على الشيوع ما لم ينص على خلاف ذلك. وتتوافر الاغلبية بموافقة المالكين الحائزين على اكثر من نصف الحصص في السفينة.

المادة 8

لا يسأل المالك على الشيوع عن الالتزامات الناشئة عن السفينة الا بقدر حصته فيها. واذا لم يكن احد المالكين على الشيوع قد وافق على عمل تم بالاغلبية المشار اليها في المادة السابقة فله ان يتخلى عن حصته وفي هذه الحالة تبرأ ذمته من الالتزامات التي نشأت عن هذا العمل. وتوزع هذه الحصة على المالكين الآخرين بنسبة حصصهم في السفينة.

المادة 9

للمدير المجهز المعين من المالكين على الشيوع ان يقوم بجميع اعمال الادارة، وهو يمثلهم امام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الاعمال. ولا يجوز تقييد سلطاته الا بقرار كتابي صادر بالاغلبية المنصوص عليها في المادة (7)،

ولا يحتج بهذا القرار الا من تاريخ شهره في سجل السفن. ولا يجوز للمدير المذكور بيع السفينة او ترتيب رهن بحري او حق عيني آخر عليها الا بتفويض رسمي خاص.

المادة 10

لكل مالك على الشيوع ان يجري على حصته السفينة ما يشاء من تصرفات. ومع ذلك لا يجوز ان يرتب عليها رهنا بحريا الا بموافقة الاغلبية المنصوص عليها في المادة (7).

المادة 11

اذا باع احد المالكين على الشيوع حصته في السفينة للغير وجب على المشتري اخطار المالكين الآخرين رسميا بالبيع خلال خمسة عشر يوما من تاريخه والا كان البيع باطلاً. ويجوز لكل مالك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الاخطار ان يسترد الحصة المبيعة بشرط ان يدفع للمشتري الثمن والمصاريف خلال تلك المدة. واذا طلب الاسترداد اكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بين طالبي الاسترداد بنسبة حصصهم. ويكون الاسترداد بتبليغ رسمي عن طريق المحكمة يوجهه طالب الاسترداد الى كل من البائع والمشتري.

المادة 12

لا يجوز للمحكمة ان تأذن ببيع السفينة بالمزاد الا بموافقة من يملكون نصفها على الاقل ما لم يوجد اتفاق كتابي على خلاف ذلك، وتسري على هذا البيع الاجراءات التي تقررها المحكمة لبيع السفينة قضائياً.

الفرع الثاني

حقوق الامتياز

المادة 13

يكون للحقوق الآتية دون غيرها امتياز على السفينة: -1 المصروفات القضائية التي انفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها ورسم الحمولة والميناء وغيرها من الرسوم والضرائب العامة من النوع ذاته، ورسوم الارشاد والتعويضات عن الاضرار التي تلحق منشآت الموانئ والاحواض وطرق الملاحة، ومصاريف رفع عوائق الملاحة التي احدثتها السفينة ومصاريف الحراسة والصيانة منذ دخول السفينة في آخر ميناء. -2 الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة. -3 المكافأة المستحقة عن المساعدة والانقاذ وحصة السفينة في المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. -4 التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة والاصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والبحارة وهلاك او تلف البضاعة والامتعة. -5 الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة او متابعة السفر سواء اكان الربان مالكا للسفينة او غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقا له او لمتعهدي التوريدات او المقرضين او الاشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة او غيرهم من المتعاقدين.

المادة 14

لا تخضع حقوق الامتيازات لاي اجراء شكلي او لاي شرط خاص بالاثبات ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

المادة 15

تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في هذا القانون على السفينة

واجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة واجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة. ومع ذلك يترتب الامتياز المنصوص عليه في البند 2-- من المادة -13- على اجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد. ويعتبر من ملحقات كل من السفينة واجرة النقل ما يأتي : أ- التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها او عن خسارة اجرة النقل. ب- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة اذا نشأت عن اضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها او عن خسارة اجرة النقل. جـ- المكافآت المستحقة للمالك عن اعمال المساعدة او الانفاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

المادة 16

يعتبر في حكم اجرة النقل السفر المستحقة على المسافرين وعند الاقتضاء قيمة ما يقابل تحديد مسؤولية مالكي السفينة.

المادة 17

لا يعتبر من ملحقات السفينة او اجرة النقل تعويضات التأمين المستحقة او المكافآت او الاعلانات او المساعدات التي تمنحها الدولة.

المادة 18

يبقى حق الامتياز على اجرة النقل قائما ما دامت الاجرة مستحقة الدفع او كانت تحت يد الربان او ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة للامتياز على ملحقات كل من السفينة واجرة النقل.

المادة 19

ترتب الديون المتعلقة برحلة واحدة طبقا لترتيب الامتياز الواردة بالمادة -13- وتكون الديون الواردة في كل بند من المادة -13- في مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة قيمة كل دين منها. وترتب الديون الواردة في البندين 3-، -5 من المادة -13- بالنسبة الى كل بند على حدة طبقا للترتيب

العكسي لتواريخ نشوئها. وتعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد.

المادة 20

الديون الممتازة الناشئة عن اي رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة. ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة.

المادة 21

الديون الممتازة تتبع السفينة في اي يد تكون.

المادة 22

تنقضي حقوق الامتياز المقررة في هذا القانون بالطرق الاتية : أ- بيع السفينة قضائيا ب- بيع السفينة رضائيا بشرط ان يقوم المشتري قبل دفع الثمن باتخاذ الاجراءات التالية : اولاً : قيد عقد الشراء في سجل السفن. ثانياً : لصق نشرة بلوحة الاعلانات في مكتب تسجيل السفن تتضمن بيانا بحصول البيع مع ذكر الثمن واسم المشتري وموطنه. ثالثاً : نشر ملخص للعقد يذكر فيه الثمن واسم المشتري وموطنه، ويجب ان يتم هذا النشر مرتين تفصل بينهما سبعة ايام على الاقل واربعة عشر يوما على الاكثر في صفحة يومية تصدر في الميناء الاصلي للسفينة. وتنتقل حقوق الامتياز الى الثمن اذا قام الدائنون الممتازون خلال ثلاثين يوما من تاريخ آخر نشر في الصحف بتبليغ كل من المالك الجديد رسمياً عن طريق المحكمة بمعارضتهم في دفع الثمن، فاذا انقضت مدة الثلاثين يوما دون ان يقوم الدائنون الممتازون بتبليغ معارضتهم جاز للمشتري الوفاء بالثمن للبائع. ومع ذلك يظل امتياز الدائنين قائما على الثمن ما لم يكن قد دفع أو وزع.

المادة 23

تتقادم حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار اليها في البند - 5 - من المادة -13- فانها تتقادم بمضي ستة اشهر. ويبدأ سريان كل مدة مشار اليها في الفقرة السابقة

كما يلي :

أ- بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة المساعدة او الانفاذ من يوم انتهاء هذه العمليات.

ب- بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة لتعويضات التصادم البحرية والحوادث الاخرى والاصابات البدنية من يوم حصول الضرر.

ج- بالنسبة الى الامتياز الخاص بهلاك البضائع والامتعة او تلفها من يوم تسليم البضائع او الامتعة او من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

د- بالنسبة الى الاصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الاخرى المشار اليها في البند - 5- من المادة -13- من يوم نشوء الدين. وفي جميع الاحوال الاخرى تسري المدة ابتداء من يوم استحقاق الدين. ولا يترتب على استلام الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة مبالغ مقدما او على الحساب اعتبار ديونهم المشار اليها في البند - 2 - من المادة -13- مستحقة الدفع قبل حلول الاجل المعين لها. وتمتد مدة التقادم الى ثلاث سنوات اذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الاقليمية للدولة. ولا يفيد من هذا الاستثناء الا الاشخاص الذين يتمتعون بجنسية دولة قطر او الذين لهم موطن بها او الذين ينتمون الى جنسية دولة تعامل رعايا دولة قطر بالمثل.

المادة 24

لادارة المواني حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصروفات ازالة الحطام. ولها بيعه اداريا بالمزاد العلني والحصول على دينها من الثمن بالافضلية على الدائنين الاخرين ويودع باقي الثمن خزانة المحكمة.

المادة 25

تسري احكام هذا الفرع على :

1- السفن التي يستثمرها المجهز غير المالك او المستأجر الاصلي. الا اذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية.

2- السفن التجارية التي تستغلها الدولة، ولا ينطبق هذا الحكم على السفن الحربية او سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة.

الفرع الثالث

الرهن البحري

المادة 26

يتم رهن السفينة بعقد رسمي والا كان باطلا، ويجوز ان يكون الرهن اسمياً او لامر.

المادة 27

لا يجوز ان يرهن السفينة الا مالكها او وكيل عنه بتفويض رسمي خاص. واذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها باغلبية الشركاء الحائزين لثلاثة ارباع الحصص. فاذا لم تتوافر هذه الاغلبية جاز رفع الامر الى المحكمة لتقضي بما يتفق ومصلحة الشركاء على الشيوع.

المادة 28

الرهن المقرر على السفينة او على حصة منها يبقى على حطامها. ولا يسري الرهن المقرر على السفينة على اجرة النقل او المكافآت او الاعلانات او المساعدات التي تمنحها الدولة ولا على تعويضات التأمين، ولكنه يشمل التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها. ومع ذلك يجوز ان يتفق في عقد الرهن على ان يستوفي الدائن المرتهن دينه مع مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين ذلك كتابة او اعلامهم به رسمياً.

المادة 29

يجوز رهن السفينة وهي في مرحلة البناء ويجب ان يسبق الرهن اقرار

في مكتب التسجيل بالميناء الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه مكان البناء وابعاد السفينة وحمولتها على وجه التقريب.

المادة 30

يقيد رهن السفينة في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة واذا ترتب الرهن على السفينة وهي في مرحلة البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان انشاء السفينة.

المادة 31

يجب لاجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن. ويرفق بالعقد قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان على ما يأتي :

أ- اسم ولقب كل من الدائن والمدين ومحل اقامة كل منهما وصناعته او مهنته.

ب- اسم السفينة المرهونة واوصافها وتاريخ وشهادة التسجيل ورقمها واقرار ببناء السفينة.

جـ- تاريخ العقد.

د- مقدار الدين المبين في العقد.

هـ- الشروط الخاصة بالفوائد والوفاء.

و- الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الواقع فيه القيد.

المادة 32

يؤشر مكتب تسجيل السفن في السجل بمحتويات القائمين ويسلم الطالب احداهما مؤشرا عليها بما يفيد حصول القيد كما يؤشر على شهادة التسجيل بذلك. وفي حالة حوالة عقد الرهن او تظهيره او الوفاء للدائن المرتهن بدينه والحلول محله في الرهن، يؤشر بالحوالة والتظهير او الوفاء مع الحلول في سجل السفن، بناء على طلب يقدمه المحال له او المظهر اليه

او الموفي مشفوعا بالاوراق المؤيدة له.

المادة 33

يكون ترتيب الديون المضمونة برهن بعد حقوق الامتياز البحرية مباشرة. وترتب الديون المضمونة برهن فيما بينها حسب تاريخ قيدها، واذا قيد رهنان او اكثر على سفينة او على حصة فيها كان ترتيبها حسب اسبقية القيد ولو كانت مقيدة في يوم واحد. ويترتب على القيد ضمان فوائد السنتين الاخيرتين فضلا عن فوائد السنة الجارية وقت رسو المزاد، وتكون لهذه الفاوئد مرتبة اصل الدين.

المادة 34

الدائنون المرتهنون لسفينة او لجزء منها يتتبعونها في اي يد كانت، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن.

المادة 35

اذا كان الرهن واقعا على حصة لا تزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن الا حجز هذه الحصة وبيعها. واذا كان الرهن واقعا على اكثر من نصف السفينة جاز للدائن بعد اجراء الحجز بيع السفينة باكملها. ويجب على الدائن في الحالتين ان ينبه رسميا على باقي الشركاء قبل ابتداء اجراءات البيع بثلاثين يوما بدفع الدين المستحق او تحمل اجراءات التنفيذ.

المادة 36

يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن.

المادة 37

اذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة او بعضها قبل قيد محضر الحجز، وجب على الدائن المرتهن الذي اتخذ اجراءات التنفيذ على السفينة ان يعلن -الحائز- رسميا بمحضر الحجز مع التنبيه عليه بدفع الدين. واذا اراد

الحائز اتقاء اجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء في هذه الاجراءات او خلال الخمسة عشر يوما التالية لاستلامه اعلان الحجز والتنبيه بدفع الدين ان يبلغ رسميا جميع الدائنين المقيدين بسجل السفن في مواطنهم المختار ملخص العقد مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها واسماء الدائنين. وعلى الحائز ان يصرح في تبليغه المذكور باستعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فورا سواء اكانت مستحقة الاداء ام غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة الملزم به.

المادة 38

يجوز لكل دائن في الحالة المبينة في المادة السابقة ان يطلب بيع السفينة او جزء منها بالمزاد مع التصريح بقبوله بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف. ويجب تبليغ هذا الطلب رسميا الى الحائز موقعا من الدائن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ التبليغ المنصوص عليه في الفقرتين الثانية والثالثة من المادة السابقة. ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور امام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها او المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة اذا كانت السفينة غير موجودة في احد موانى الدولة وذلك لسماع الحكم باجراء البيع بالمزاد.

المادة 39

اذا لم يتقدم اي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة فللحائز ان يطهر السفينة من الرهون بايداع الثمن خزانة المحكمة. وله في هذه الحالة ان يطلب شطب دون اتباع اية اجراءات اخرى.

المادة 40

لا يجوز ان يزيد سعر الفائدة الاتفاقية في القرض المضمون برهن على 12%.

المادة 41

اذا باع المالك برضاه، خارج الدولة، السفينة المحملة برهن وترتب على

البيع فقدانها جنسية الدولة، كان البيع باطلا ولا يجوز تسجيله. ويعاقب البائع في هذه الحالة بالحبس مدة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تجاوز خمسة الاف ريال او باحدى هاتين العقوبتين.

الفصل الثالث

الحجز على السفينة

الفرع الأول

الحجز التحفظي

المادة 42

يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة، متى توافرت شروطه قانونا، بامر من المحكمة المختصة، ولا يوقع هذا الحجز الا لدين بحري. ويقصد بالدين البحري الحق الذي يكون مصدره احد الاسباب الاتية :

أ- الاضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم البحري او غيره.

ب- الخسائر في الارواح او الاصابات البدنية التي تسببها السفينة او التي تنشأ عن استثمارها.

جـ- المساعدة والانقاذ.

د- العقود الخاصة باستعمال السفينة او استئجارها بمقتضى مشارطة ايجار او غيره.

هـ- العقود الخاصة بنقل البضائع بمقتضى مشارطة ايجار او سند شحن او غير ذلك.

و- هلاك او تلف البضائع والامتعة التي تنقلها السفينة. ز- الخسائر البحرية المشتركة.

ح- قطر السفينة والارشاد.

ط- توريد المنتجات او الادوات اللازمة لاستثمار السفينة او صيانتها في اي جهة حصل فيها التوريد.

ى- بناء السفينة او اصلاحها او تجهيزها ومصاريف وجودها في الاحواض.

ك- اجور الربان والضباط والبحارة.

ل- المبالغ التي ينفقها الربان او الشاحنون او المستأجرون او الوكلاء لحساب السفينة او لحساب مالكها.

م- المنازعة في ملكية السفينة.

ن- المناوعة المتعلقة بالسفينة المملوكة على الشيوع او بحيازتها او باستثمارها او بحقوق المالكين على المبالغ الناتجة عن الاستثمار.

س- الرهن البحري.

المادة 43

لكل من يتمسك باحد الديون المذكورة في المادة السابقة ان يحجز على اي سفينة مملوكة للمدين وقت نشوء الدين - ويستثنى من ذلك الديون المنصوص عليها في البنود -م، ن ، س- من تلك المادة فلا يجوز توقيع الحجز بمقتضاها الا على السفينة التي تتعلق بها هذه الديون.

المادة 44

اذا اجرت السفينة لشخص تولى ادارتها الملاحية وكان هذا المستأجر وحده مسؤولا عن دين بحري متعلق بها، جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة وعلى اية سفينة اخرى مملوكة للمستأجر ذاته. ولا توقيع الحجز على سفينة اخرى مملوكة للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري. وتسري احكام الفقرة السابقة في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري.

المادة 45

لا يجوز توقيع الحجز على السفينة الراسية بأحد موانى الدولة او المارة بها اذا كانت متأهبة للسفر ما لم يكن الحجز لدين متعلق بالسفر الذي تأهبت له. وتعتبر السفينة قد تأهبت للسفر اذا حصل الربان على الترخيص به.

المادة 46

تأمر المحكمة المختصة برفع الحجز اذا قدم المحجوز عليه كفيلا او اي ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين. ومع ذلك لا يجوز الامر برفع الحجز اذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة في البندين (م، ن) من الفقرة الثانية من المادة -42-. وفي هذه الحالة يجوز للمحكمة ان تأذن لحائز السفينة باستثمارها اذا قدم ضمانا كافيا او تنظم ادارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي تقررها.

المادة 47

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او لمن يقوم مقامه فيها وتسلم صورة اخرى الى مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز مع التنبيه بمنع السفينة من السفر. واذا كانت السفينة متمتعة بجنسية الدولة، قام المكتب المذكور بالتأشير بهذا الحجز في سجل السفن.

المادة 48

يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور امام المحكمة المدنية التي وقع الحجز في دائرتها لسماع الحكم بصحة الحجز ايًا كان مقداره. ويعين للجلسة ميعاد لا يجاوز خمسة عشر يوما التالية لتاريخ محضر الحجز، وتنظر المحكمة الدعوى على وجه السرعة.

المادة 49

اذا حكم بتثبيت الحجز، وجب ان يشمل الحكم الامر بالبيع وشروطه واليوم المعين لاجرائه والثمن الاساسي. الاحكام الصادرة في دعاوي صحة

الحجز لا يجوز الطعن بها بالاستئناف ايا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوما من تاريخ النطق بها.

الفرع الثاني

الحجز التنفيذي

المادة 50

لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة الا بعد مضي اربع وعشرين ساعة على الاقل من التنبيه بالدفع بتبليغ رسمي. ويجب تسليم التنبيه المذكور لشخص المالك او في موطنه فاذا كان الامر متعلقا بدين بحري جاز تسليمه للربان او من يقوم مقامه. ولا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة الراسية باحد موانى الدولة او المارة به بعد حصول الربان على الترخيص بالسفر ما لم يكن الحجز لدين متعلق بالسفر الذي تأهبت له.

المادة 51

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او لمن يقوم مقامه فيها. وتسلم صورة اخرى الى مكتب التسجيل لمنع السفينة من السفر. واذا كانت السفينة متمتعة بجنسية الدولة قام المكتب المذكور بالتأشير بهذا الحجز في سجل السفن.

المادة 52

يشتمل الحجز على التكليف بالحضور امام المحكمة المختصة لسماع الحكم بالبيع. ولا يجوز ان تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر او بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز والا كان الحجز باطلاً.

المادة 53

اذا امرت المحكمة بالبيع تحدد الثمن الاساسي وشروط البيع والايام التي تجري فيها المزايدة. ويعلن عن البيع بالنشر في احدى الصحف اليومية او الاسبوعية الذائعة الانتشار كما تلصق شروط البيع بلوحة الاعلانات بمكتب تسجيل السفن او في اي مكان آخر تعينه المحكمة. ويجب ان يشمل الاعلان على اسم الحاجز وموطنه، والسند الذي يحصل التنفيذ بموجبه، والمبلغ المحجوز من اجله والموطن المختار للحاجز في دائرة المحكمة التي توجد فيها السفينة، واسم مالك السفينة وموطنه، واسم المدين المحجوز عليه وموطنه، واوصاف السفينة، واسم الربان، والمكان الذي توجد فيه السفينة، والثمن الاساسي وشروط البيع، واليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع. ولا يجوز اجراء البيع الا بعد مضي خمسة عشر يوما من تاريخ اتمام اجراءات النشر. واذا تراخى الدائن في اتمام اجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الامر بالبيع جاز للمحكمة بناء على طلب المدين ان تقضي باعتبار الحجز كأن لم يكن.

المادة 54

يحصل البيع بعد ثلاث جلسات بين كل جلسة واخرى سبعة ايام، ويقبل اكبر عطاء في الجلسة الاولى بصفة مؤقتة ليتخذ اساسا للمزايدة في الجلسة الثانية، وكذلك الحل في الجلسة الثالثة للمزايدة التي يقع البيع فيها نهائيا للمزايدة الذي قدم اكبر عطاء، في الجلسات الثلاث.

المادة 55

اذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع تحدد المحكمة ثمنا اساسيا جديدا اقل من الاول وتعين الايام التي حصل فيها المزايدة. وتتبع اجراءات الاعلان المنصوص عليها في المادة -53-

المادة 56

يجب على الراسي عليه المزاد ان يدفع الثمن والمصاريف في خزانة المحكمة في اليوم التالي على الاكثر لرسو المزاد والا اعيد بيع السفينة على مسؤوليته.

المادة 57

لا يجوز الطعن في حكم مرسى المزاد الا لعيب في الشكل. ويكون ميعاد الطعن خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم.

المادة 58

الدعاوى التي ترفع بطلب استحقاق السفينة وبطلان الحجز يجب رفعها وتبليغها الى قلم كتاب المحكمة التي تجري البيع. وعلى المدعي ان يقدم ادلته ومستنداته خلال ثلاثة ايام من رفع الدعوى، وعلى من ينازع في طلبات المدعي ان يقدم ادلته ومستنداته خلال الثلاثة ايام التالية. وتفصل المحكمة في الدعوى على وجه السرعة، ويجوز استئناف الحكم خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره. ولا يجوز الطعن في هذه الاحكام بطريق المعارضة.

المادة 59

دعاوي الاستحقاق التي ترفع بعد المزايدة تعتبر معارضة في تسليم المبالغ المتحصلة من البيع.

المادة 60

بعد انتهاء اجراءات البيع والفصل نهائيا في دعاوي الاستحقاق والدعاوي التي ترفع بعد المزايدة، يجري توزيع حصيلة التنفيذ على الدائنين الحاجزين ومن في حكمهم من الدائنين الذين يعتبرون طرفا في اجراءات التنفيذ، وهم الدائنون المتدخلون في اجراءات الحجز على السفينة، واصحاب حقوق الامتياز والرهن والاختصاص المقيدة في سجل السفن قبل قيد الحجز فيه وتم اخطارهم باجراءات الحجز، وذلك وفقا للاوضاع التالية : أ- اذا كانت حصيلة التنفيذ كافية للوفاء بجميع الدائنين الحاجزين ومن حكمهم، تعين اداء كل دين وملحقاته من فوائد ومصاريف لصاحبه بعد تقديم سنده التنفيذي او بعد موافقة المدين. ب- اذا تعدد الدائنون الحاجزون ومن في حكمهم، وكانت حصيلة التنفيذ غير كافية للوفاء بحقوقهم وملحقاتها من فوائد ومصاريف، ولم يتفقوا هم والمدين على قسمتها بينهم خلال الاربعة اسابيع التالية لايداع المتحصل بخزينة المحكمة، قسمت بينهم قسمة غرماء

بنسبة الديون المستحقة لكل منهم مع مراعاة اولوية اصحاب الديون الممتازة والرهون المحفوظة في استيفاء ديونهم بحسب توتيب درجاتهم المبينة في هذا القانون والقوانين الاخرى. ويكون ترتيب الامتيازات البحرية والديون المضمونة برهن بحري على السفينة سابقاً الامتيازات المقررة في القانون المدني وغيره من القوانين.

الفصل الرابع

سفن الدولة

المادة 61

تسري احكام المسؤولية والالتزامات التي تخضع لها السفن والشحنات والمهمات الخاصة على :

أ- السفن البحرية التي تملكها او التي تستغلها الدولة.

ب- الشحنات التي تملكها الدولة.

جـ- الشحنات والاشخاص الذين تنتقلهم سفن الدولة.

د- الدولة التي تملك هذه السفن او التي تستغلها او التي تملك الشحنات المذكورة. وتسري الاحكام المتقدمة على المطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن او نقل هذه الشحنات.

المادة 62

فيما يتعلق بالمسؤولية والالتزامات المشار اليها في المادة السابقة، تسري احكام الاختصاص والدعاوي واجراءات المرافعات التي تطبق على السفن التجارية الخاصة والشحنات الخاصة ومالكي هذه السفن والشحنات.

المادة 63

لا تسري احكام المادتين السابقتين على السفن الحربية ويخوت الدولة وسفن الرقابة والسفن المستعملة كمستشفيات والسفن المساعدة وسفن التموين المخصصة لخدمة السفن المتقدم ذكرها وغيرها من السفن التي تملكها الدولة او تستغلها والتي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية غير تجارية. ولا يجوز ان تكون هذه السفن محلا للحجز او الضبط او الاحتجاز او اي اجراء قضائي اخر، وذلك متى ثبتت لها الصفة الحكومية غير التجارية وقت اتخاذ اي اجراء من الاجراءات المذكورة. ويسري حكم الفقرتين السابقتين على السفن التي تستأجرها الدولة لاغراض غير تجارية لمدة او رحلة معينة وعلى الشحنات التي تحملها هذه السفن. ومع ذلك يجوز لذوي الشأن رفع مطالباتهم الى المحاكم المختصة في الدولة التي تملك هذه السفن او التي تستغلها دون ان يكون للدولة ان تتمسك بحصانتها وذلك:

أ- في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري وغيره من حوادث الملاحة.

ب- في الدعاوي الناشئة عن اعمال المساعدة والانفاذ وعن الخسارات العامة،

جـ- في الدعاوي الناشئة عن الاصلاحات والتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة. وتسري هذه القواعد على الشحنات التي تملكها الدولة والمنقولة على السفن السالفة الذكر. ولا يجوز ان تكون الشحنات التي تملكها الدولة على السفن التجارية لغرض حكومي غير تجاري محلا للحجز او الضبط او الاحتجاز او اي اجراء قضائي اخر. ومع ذلك يجوز رفع الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري وغيره من حوادث الملاحة وعن اعمال المساعدة والانفاذ وعن الخسارات البحرية العامة، وكذلك الدعاوى الناشئة عن عقود متعلقة بهذه الشحنات امام المحكمة المختصة وفقا للمادة السابقة.

المادة 64

للدولة ان تتمسك بجميع اوجه الدفاع والتقادم وتحديد المسؤولية التي يجوز لذوي الشأن في السفن الخاصة التمسك بها.

المادة 65

يجوز للمحكمة اذا قام لديها الشك في الصفة الحكومية غير التجارية للسفينة او الشحنة عند تطبيق المادة (63) ان تطلب من الخصوم تقديم شهادة من الممثل الدبلوماسي للدولة صاحبة السفينة او الشحنة تثبت هذه الصفة، ولا تكون للشهادة من الممثل الدبلوماسي للدولة صاحبة السفينة او الشحنة تثبت هذه الصفة ، ولا تكون للشهادة المذكورة حجية الا فيما يتعلق برفع الحجز او الضبط او الاحتجاز. ولا يسري هذا الحكم الا بشرط المعاملة بالمثل.

الباب الثاني

اشخاص السفينة

الفصل الاول

المالك والمجهز

المادة 66

المجهز هو حائز السفينة الذي يقوم باستثمارها لحسابه بوصفه مالكا او مستاجرا ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس. وتنظم المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها بقرار من مجلس الوزراء، طبقا لاحكام الاتفاقات الدولية والعرف البحري.

المادة 67

يسأل مالك السفينة مدنيا عن افعال الربان والبحارة والمرشد واي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم اثناء تأدية وظائفهم او بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية.

المادة 68

يجوز لمالك السفينة ان يحدد مسؤوليته بالقدر المبين في المادة (71) فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن احد الاسباب الاتية :

أ- وفاة او اصابة اي شخص يوجد على ظهر لسفينة بقصد نقله، وكذلك هلاك او تلف اي مال يوجد على ظهر السفينة.

ب- وفاة او اصابة اي شخص اخر على البر او في البحر وكذلك هلاك او تلف اي مال اخر او اعتداء على اي حق اذا كان الضرر ناشئاً عن فعل اي شخص يكون المالك مسؤولا عنه سواء وجد هذا الشخص عل ظهر السفينة او لم يوجد وفي حالة وجوده على ظهر السفينة يجب ان يكون الفعل او الخطأ متعلقا بالملاحة او بادارة السفينة او بشحن البضائع او نقلها او تفريغها او بصعود المسافرين او نقلهم او نزولهم.

ج- كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقا برفع الحطام او تعويم او رفع او تحطيم سفينة فارغة او جانحة او مهجورة بما في ذلك كل ما يوجد على ظهرها، وكل التزام ناشئ عن اضرار تسببها السفينة لمنشآت الموانى والاحواض وطرق الملاحة. ولمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن الالتزامات المذكورة في الفقرات السابقة من هذه المادة ولو كان قيام هذه المسؤولية لا يحتاج الى اثبات خطئه او خطأ الاشخاص الذين يسأل عنهم، ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية اقرارا بها.

المادة 69

اذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته قبل احد الدائنين، فلا يسري تحديد المسؤولية الا بالنسبة الى المبلغ الباقي بعد اجراء المقاصة بين الدائنين.

المادة 70

لا يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته في الحالات الاتية :

أ- اذا كانت الواقعة المنشئة للالتزام مترتبة على خطأ شخصي من

المالك.

ب- الالتزامات الناشئة عن المساعدة والانفاذ والمساهمة في الخسارات البحرية العامة.

جـ- حقوق الربان وكل تابع اخر يعمل على السفينة بمقتضى عقد عمل او يتعلق عمله بخدمتها، وكذلك حقوق ورثتهم وخلفائهم.

المادة 71

يكون تحديد مسؤولية المالك بالكيفية الاتية :

أ- بمبلغ قدره مائتان وخمسون ريالا عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار مادية.

ب- بمبلغ قدره خمسمائة ريال عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار بدنية.

جـ- بمبلغ قدره سبعمائة وخمسون ريالا عن كل طن من حمولة السفينة اذا نتج عن الحادث اضرار مادية واضرار بدنية معاً. ويخصص من المبلغ المذكور خمسمائة ريال عن كل طن للتعويض عن الاضرار البدنية ومائتان وخمسون ريالا للتعويض عن الاضرار المادية. فاذا لم يكف المبلغ المخصص للاضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقي من هذه الاضرار مع ديون الاضرار المادية في المبالغ المخصصة للتعويض عن هذه الاضرار الاخيرة. ويكون التوزيع في كل مجموعة من المجموعات الواردة في الفقرات السابقة من هذه المادة بنسبة كل دين غير متنازع فيه. واذا وفي مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويض احد الديون المذكورة في المادة (8) جاز له ان يحل محل الدائن في التوزيع بقدر المبلغ الذي اوفى به. ويجوز للمحكمة الاحتفاظ مؤقتا بجزء من المبالغ المخصصة للتعويض للوفاء بالديون التي لم يتقدم اصحابها للمطالبة بها.

المادة 72

في تطبيق احكام المادة السابقة تحسب حمولة السفينة بالنسبة الى

السفن ذات المحرك على اساس الحمولة الصافية للسفينة مضافا اليها الفراغ الذي تشغله الالات والمحركات. اما بالنسبة الى السفن الشراعية فتحسب على اساس الحمولة الصافية للسفينة. ويعتبر الحد الادنى للحمولة الصافية لاية سفينة ثلاثمائة طن ولو كانت حمولتها تقل عن ذلك.

المادة 73

تؤلف المبالغ المحددة لتعويض الاضرار البدنية والاضرار المادية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لاداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة او التي قد تنشأ عن حادث آخر. ولا يجوز للدائن اتخاذ اي اجراء على اموال مالك السفينة اذا وضع هذا المالك فعلا المبالغ المخصصة للتعويض تحت تصرفه.

المادة 74

تسري احكام تحديد المسؤولية على مجهز السفينة والمستأجر والمدير المجهز والربان والبحارة كما تسري على التابعين الاخرين للمالك او للمستأجر او للمدير المجهز فيما يتعلق بتأدية وظائفهم وبذات الشروط التي تسري على المالك على الا تجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية الاشخاص المذكورين عن الحادث الواحد الحدود المبينة في المادة (71). وذاذ اقيمت الدعوى على الربان او البحارة جاز لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ الضرر يرجع الى خطأ شخصي صادر منهم. ومع ذلك اذا كان الربان او البحارة في الوقت ذاته مالكا منفردا او على الشيوع او مجهزا او مستأجرا او مديرا مجهزا فلا يسري هذا الحكم الا اذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه ربانا او بحارا.

الفصل الثاني

الربان

المادة 75

يعين مجهز السفينة الربان ويعزله، وللربان المعزول الحق في التعويض وفقا للقواعد العامة. ويراعى فيما يتعلق بالشروط الواجب توافرها في الربان الاحكام المنصوص عليها في القانون والاتفاقيات الدولية.

المادة 76

للربان وحدة قيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية. ويقوم ضابط الملاحة الذي يلي الربان مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته او غيابه او وجود مانع آخر. ويجب على الربان ان يراعي في قيادة السفينة الاصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية والعرف البحري والاحكام المعمول بها في مواني الدولة التي توجد بها السفينة. وعليه ان يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وان يراعي كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة البحرية.

المادة 77

لا يجوز للربان ان يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة الى مرسى او ميناء مأمون. ولا يجوز له ان يغادر السفينة او ان يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق وبعد اخذ رأي ضباطها واثباته بمحضر موقع عليه منهم. وفي هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود واوراق السفينة وأثمن البضائع اذا تيسر ذلك.

المادة 78

على الربان ان يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الى المواني او المراسي او الانهار او خروجها منها، وبوجه عام في جميع الاحوال التي قد تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد.

المادة 79

تكون للربان سلطة التوثيق على ظهر السفينة كما تكون له جميع السلطات التي تقررها القواعد والاعراف المعمول بها في الملاحة البحرية على الاشخاص الموجودين على ظهر السفينة وهو مسؤول عن المحافظة على النظام على ظهر السفينة وله توقيع العقوبات التأديبية.

المادة 80

يتولى الربان قيد المواليد والوفيات التي تقع على السفينة. وعليه اثبات هذه الوقائع في دفتر احوال السفينة وتبليغها الى قنصل الدولة في اول ميناء ترسو فيه السفينة والى السلطات الادارية المختصة في الدولة عند العودة اليها. وفي حالة وفاة احد الاشخاص الموجودين في السفينة يجب على الربان ان يقوم بالاشتراك مع احد ضباط السفينة بجرد امتعة المتوفي والمحافظة عليها وتسليمها الى السلطات الادارية المختصة في اول ميناء يصل من موانى الدولة. واذا اصيب احد الاشخاص الموجودين في السفينة بمرض جاز للربان انزاله في اقرب مكان يمكن علاجه فيه.

المادة 81

اذا وقعت جريمة على ظهر السفينة فللربان ان يتولى سلطة التحقيق الابتدائي فيها حتى وصول السلطات المختصة وله ان يجري التحريات التي لا تحتمل التأخير، ويأمر عند الاقتضاء بالقبض على المتهم وتفتيش المسافرين والبحارة، ويتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الاشياء التي قد تفيد في اثبات الجريمة. ويحرر الربان تقريرا باجراءات التحقيق وبنتيجته ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر التحقيق والاشياء المضبوطة الى سلطة التحقيق في اول ميناء من موانى الدولة.

المادة 82

يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله امام القضاء ويمارس السلطات التي قررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة او الشحنة، وكل تحديد يرد على هذه النيابة القانونية لا يحتج به على الغير حسن النية.

ولا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز الا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز او وكيل عنه. ولا يحتج بوجود المجهز او وكيله قبل الغير الا اذا كان هذا الغير يعلم ذلك. وتشمل النيابة القانونية الاعمال اللازمة للسفينة والرحلة. ومع ذلك يجوز للربان القيام بالاعمال المعتادة المتعلقة بادارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وفصلهم في المكان الذي يوجد فيه المجهز او وكيل عنه.

المادة 83

يجب على الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية ان يتبع تعليمات المجهز وعليه ان يخطره وفقا للعرف المعمول به بكل امر خاص بالسفينة او الشحنة.

المادة 84

على الربان ان يحتفظ على ظهر السفينة اثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون والتي تتعلق بالسفينة وبالبحارة والمسافرين والشحنة.

المادة 85

على الربان ان يمسك دفتر احوال السفينة. ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الادارة البحرية المختصة ووضع خاتمها عليه. ويذكر في دفتر السفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ويشمل الدفتر قائمة الايرادات والمصروفات وبيان بالجرائم التي يرتكبها البحارة او المسافرين او العقوبات التي وقعت عليهم والتوثيقات والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة. ويجب على الربان في السفن ذات المحرك ان يمسك ايضا دفترا خاصا بالالات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي اخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وكافة ما يتعلق بالالات المحركة.

المادة 86

عل الربان خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود او المكان الذي رست فيه اختيارا او اضطرارا ان يقدم دفتر احوال

السفينة الى ادارة الموانى للتأشير عليه. ويكون التأشير في الخارج من قنصل الدولة او من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

المادة 87

اذا طرأت اثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة او بالشحنة او بالاشخاص الموجودين عليها، وجب عل الربان ان يعد تقريرا بذلك يوقع عليه منه ويصادق عليه من الضابط الاول وكبير المهندسين العاملين في السفينة او من يقوم مقامها. وعلى الربان ان يقدم التقرير المذكور مع مستخرج من دفتر احوال السفينة عن الوقائع الواردة في التقرير الى ادارة الموانى خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء او المرسى، ويقدم التقرير في الخارج الى قنصل الدولة او الى السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده. وعلى السلطة التي تسلمت التقرير ان تحيله في اقرب وقت الى المحكمة المختصة التي يقع في دائرتها مركز تسجيل السفينة للتحقيق فيه وتحرير محضر بذلك. فإذا لم يحقق التقرير بالطريقة السابقة فلا تكون له حجية في الاثبات. ويجوز في جميع الاحوال اقامة الدليل على خلال ما جاء بالتقرير. ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى ان يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.

المادة 88

اذا طرأت ظروف ملحة اثناء الرحلة، جاز للربان ان يقترض بضمان السفينة واجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان. جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة، وفي جميع الاحوال لا يجوز الاقتراض الا بعد الحصول على اذن من المحكمة المختصة اذا كانت السفينة موجودة في الدولة ومن القنصل او من السطلة القضائية المحلية عند عدم وجوده اذا كانت السفينة خارجها. واذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على اذن آخر ان يبيع من البضائع المشحونة بقدر المبلغ المطلوب. ويتولى الربان او المجهز محاسبة اصحاب البضائع المبيعة على اساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المشحونة اليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه. ويجوز للشاحنين او خلفائهم او وكلائهم ان يعارضوا في رهن البضائع او رهنها مع طلب تفريغها بشرط اداء اجرة النقل كاملة.

المادة 89

لا يجوز للربان ان يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها الا اذا ثبت عدم صلاحيتها للملاحة والا كان البيع باطلاً. ويثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة في محضر يحرره خبراء يعينهم قاضي المحكمة المدنية اذا كانت السفينة موجودة في احد موانى الدولة والقنصل او السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده اذا كانت السفينة موجودة خارج الدولة. وتباع السفينة التي تثبت عدم صلاحيتها للملاحة بالمزايدة العلنية.

المادة 90

اذا اضطر الربان الى اصلاح السفينة اثناء السفر، كان للمستأجر او للشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام اصلاحها او اخراج بضائعه منها مع دفع الاجرة كاملة وما يخصه في الخسارات البحرية العامة ان كان لها محل. وفي كل الاحوال لا يتحمل المستأجر او الشاحن زيادة في الاجرة عن مدة الاصلاح، واذا تعذر اصلاح السفينة وجب على الربان استئجار سفينة او اكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع الى المحل المعين دون ان يستحق زيادة في الاجرة فاذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الاجرة الا بقدر ما تم من الرحلة وفي هذه الحالة يكون نقل بضائع كل واحد من الشاحنين منوطا به، وعلى الربان ان يخطرهم بالحالة التي هو عليها وان يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع، وهذا كله اذا لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك.

المادة 91

يجب على الربان ان يتخذ الاجراءات الضرورية للمحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز بالبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة طبقا للعرف المتبع. ولا يجوز له شحن البضائع على سطح السفينة الا اذا وافق الشاحن على ذلك، ويعتبر استلام الشاحن سند الشحن الثابت به ان البضائع مشحونة على سطح السفينة دون اعتراض موافقة منه على ذلك. ولا يسري هذا الحكم على الملاحة الساحلية. وعلى الربان ان يقوم في احوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الارواح، والمحافظة على السفينة والشحنة ومع ذلك يجب عليه اخطار المجهز قبل ان يقوم باجراء غير عادي اذا سمحت الظروف بذلك. ويكون الربان مسؤولا عن اخطائه ولو كانت يسيرة.

الفصل الثالث

البحارة وتنظيم العمل البحري

الفرع الاول

أحكام عامة

المادة 92

يعتبر بحارا كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز.

المادة 93

يحدد القانون المقصود بالربان والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم في السفينة والمؤهلات التي يجب توافرها فيهم، والاحكام الخاصة بالجواز البحري الذي يجب ان يحصل عليه كل من يعمل في السفينة من رعايا دولة قطر.

الفرع الثاني

عقد العمل البحري

المادة 94

عقد العمل البحري عقد يلتزم شخص بمقتضاه بالعمل مقابل اجر في سفينة تقوم بالملاحة البحرية. وتطبق على العقد القواعد العامة فيما لم يرد بشأنه نص في القانون. ومع ذلك لا تسري احكام عقد العمل البحري الواردة في هذا القانون الا على الاشخاص الذين يعملون في سفن بحرية لا تقل حمولتها الاجمالية عن خمسين طناً.

المادة 95

لا يجوز اثبات عقد العمل البحري الا بالكتابة، ومع ذلك اذا لم يكن العقد مكتوبا جاز للبحار وحده اثباته بجميع الطرق.

المادة 96

يحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلم احداها لرب العمل وتودع الثانية ادارة الموانى وتسلم الثالثة الى البحار الا اذا كان العقد جماعيا مشتركا فيحتفظ بها رب العمل ويكون للبحار في هذه الحالة ان يحصل على مستخرج بما يخصه من بيانات. ويجب ان يبين في العقد تاريخ ومكان ابرامه واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه والعمل الذي يلتزم بادائه واجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان اصدار الجواز البحري وتاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه.

المادة 97

يجب على البحار اطاعة اوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها الا باذن. ويلتزم في حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والاشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة، وفي هذه الحالة يمنح البحارة مكافأة عن العمل الاضافي على الا يقل عن اجرة المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل.

المادة 98

لا يجوز للربان او لاحد البحارة شحن اي بضاعة في السفينة لحسابه الخاص الا بإذن من المجهز. ويترتب على مخالفة هذا الخطر الزام المخالف فضلا عن التعويضات بدفع اجرة مقابل نقل بضائع تعادل اعلى اجرة اشترطت في زمان ومكان الشحن. وللربان ان يأمر برمي هذه البضائع في البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة او الشحنة وتستلزم اداء غرامات او اية نفقات اخرى.

المادة 99

يلتزم المجهز باداء اجر البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد او اللذين يقضي بهما العرف البحري. وتؤدي الاجور وغيرها من المبالغ المستحقة للبحار بالعملة الوطنية، غير انه اذا استحقت والسفينة خارج المياه الاقليمية جاز اداؤها بعملة اجنبية بشرط قبول البحار ذلك كتابة. ويقع تحويل النقد الى العملة الاجنبية على اساس السعر الرسمي.

المادة 100

اذا كان الاجر معينا بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفن بفعل المجهز او الربان اما اذا نشأ عن الفعل المذكور اطالة السفر او تأجيله فتزداد الاجور بنسبة امتداد المدة. ولا يسري هذا الحكم الاخير على الربان اذا كان تأجيل السفر او اطالته ناشئا عن خطئه.

المادة 101

اذا كان البحار معينا بالرحلة في الذهاب وحده استحق كامل اجره اذا توفى بعد بدء السفرة اما اذا كان معينا للذهاب والاياب معا استحق نصف اجره اذا توفى اثناء الذهاب او في ميناء الوصول وكامل الاجر اذا توفى اثناء الاياب.

المادة 102

لا يجوز الحجز على اجر البحار او المتنازل عنه الا في الحدود المبينة في قوانين العمل.

المادة 103

يلتزم المجهز اثناء السفر بغذاء البحار واقامته في السفينة بدون مقابل، ويكون تنظيم ذلك بقرار من وزير المواصلات والنقل.

المادة 104

يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل اذا اصيب بجرح وهو في خدمة

السفينة او مرض اثناء السفر . واذا كان الجرح او المرض ناشئا عن العصيان او السكر او غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على المجهز اداء نفقات العلاج على ان يكون له خصمها مما يستحقه البحار من اجر. وينقضي التزام المجهز بعلاج البحار بشفاء البحار او اذا تبين ان الجرح او المرض غير قابل للشفاء.

المادة 105

يستحق البحار الذي يصاب بجرح وهو في خدمة السفينة او بمرض اثناء السفر اجره كاملا اثناء الرحلة، وتسري فيما يتعلق باستحقاقه الاجر بعد انتهاء الرحلة الاحكام الواردة بقوانين العمل، ولا يستحق البحار اي اجر اذا كان الجرح او المرض المذكورين ناشئا عن العصيان او السكر او غير ذلك من حالات سوء السلوك.

المادة 106

اذا توفي البحار وهو في خدمة السفينة وجب على المجهز اداء نفقات دفنه ايا كان سبب الوفاة. وعلى المجهز ان يودع خزانة ادارة المواني الاجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفي.

المادة 107

يلتزم المجهز باعادة البحار الى قطر اذا حدث اثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة الا اذا كان ذلك بناء على امر من السلطة الاجنبية او بسبب جرح او مرض غير ناشئ عن خدمة السفينة ولا يمكن علاجه فيها او بناء على اتفاق بين المجهز والبحار. واذا كان استخدام البحار قد تم في احد مواني الدولة اعيد الى هذا الميناء الا اذا اتفق في العقد على ان تكون الاعادة الى ميناء اخر فيها. واذا تم الاستخدام في ميناء اجنبي، اعيد البحار حسب اختياره الى هذا الميناء او الى الميناء الرئيسي في قطر. ويعاد البحار الاجنبي الى الميناء الذي تم استخدامه فيه الا اذا نص في العقد على ان تكون الاعادة الى الميناء الرئيسي في قطر. ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه واقامته فضلا عن نقله.

المادة 108

مع مراعاة احكام المادة (75) من هذا القانون، ينقضي عقد العمل البحري باحد الاسباب الاتية :

أ- انقضاء المدة المحددة للعقد.

ب- بناء على رغبة احد المتعاقدين اذا كان العقد غير محدد المدة بشرط اخطار المتعاقد الاخر كتابة قبل الانهاء بثلاثين يوما.

جـ- اتمام الرحلة او الغاؤها اختيارا اذا كان العقد بالرحلة.

د- صدور حكم بالغاء العقد.

هـ- قيام سبب مشروع لالغاء العقد.

و- وفاة البحار.

المادة 109

اذا كان العقد مبرما لمدة محددة وانتهت هذه المدة اثناء الرحلة، امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة الى اول ميناء في قطر.

المادة 110

اذا توفي البحار بسبب الدفاع عن السفينة او الشحنة او الاشخاص المسافرين عليها استحق ورثته مبلغا يعادل اجرة ثلاثة شهور. واذا كان مستخدما بالرحلة استحق ورثته اجر الرحلة وذلك فضلا عن المكافأة والتعويضات التي يقررها هذا القانون وقانون العمل.

المادة 111

اذا حالت قوة قاهرة دون البدء في السفر او دون مواصلته استحق البحار المستخدم بالرحلة اجره عن الايام التي قضاها فعلا في خدمة السفينة. ومع ذلك يشترك البحار فيما قد يحصل عليه المالك او المجهز من مبالغ التأمين او التعويض بالقدر الباقي له من اجره. ولا يجوز للبحار في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة المطالبة باية مكافأة او تعويض.

المادة 112

اذا غرقت السفينة او صودرت او فقدت او اصبحت غير صالحة للملاحة، جاز للمحكمة ان تحكم باعفاء المجهز من دفع اجور البحارة كلها او بعضها اذا ثبت ان ما لحق السفينة من ضرر قد نشأ عن فعلهم او اهمالهم او تقصيرهم في انفاذ السفينة او الحطام او المسافرين او الشحنة. ويجوز للمجهز في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة الغاء عقد العمل البحري دون اخطار سابق، ولا يجوز للبحار المطالبة بمكافأة او تعويض الا اذا حصل المالك او المجهز على مقابل الضرر الذي اصاب السفينة.

المادة 113

تنقضي بالتقادم جميع الدعاوي الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ انقضاء العقد.

الباب الثالث

استثمار السفينة

الفصل الأول

تأجير السفينة غير المجهزة

المادة 114

تأجير السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المالك بتمكين المستاجر من الانتفاع بسفينته دون ان يجهزها بمؤن او لوازم او بحارة. ويثبت هذا العقد بالكتابة، وتسري عليه احكام عقد الايجار المقررة في القانون والاحكام التالية.

المادة 115

يلتزم المؤجر بتسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة مع الوثائق المتعلقة بها كما يلتزم باصلاح الاضرار التي تنشأ عن القوة القاهرة والاضرار التي يقتضيها الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض المتفق عليه. ويسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على تسليم السفينة وهي غير صالحة للملاحة الا اذا اثبت ان ذلك ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

المادة 116

يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة. ولا يجوز ان يعيد تأجير السفينة او ان يتنازل عن الحقوق الناشئة عن عقد الايجار ما لم يكن مرخصا في ذلك. ويلتزم برد السفينة في الميناء الذي تسلهما فيه وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي. وفي حالة التأجير في رد السفينة بسبب منسوب الى المستأجر يلتزم باداء ضعف الاجرة عن مدة التأخير.

المادة 117

لا يفترض تجديد عقد ايجار السفينة انتهاء المدة المحددة له.

المادة 118

تنقضي بالتقادم الحقوق الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بمضي سنة من تاريخ ردها الى المؤجر او من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها.

الفصل الثاني

تأجير السفينة مجهزة

المادة 119

تأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه تقديم السفينة او جزء منها للقيام برحلة او عدة رحلات معينة او القيام بالرحلات التي يطلبها المستأجر خلال المدة المتفق عليها في العقد وبالشروط المذكورة فيه او التي يقضي بها العرف. واذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها فلا يشمل الايجار الغرف والاماكن المخصصة للربان والبحارة.

المادة 120

يثبت ايجار السفينة المجهزة بوثيقة تسمى - مشارطة الايجار- يذكر فيها اسم المؤجر والمستأجر وموطنهما واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها والجزء المؤجر منها واسم الربان ونوع الشحنة والتفريغ ومقدار الاجرة حسابها ومدة العقد وبيان الرحلات المتفق على القيام بها.

المادة 121

اذا لم يتفق الطرفان على مدة لشحن البضائع او تفريغها وجب الرجوع الى ما يقضي به العرف. واذا لم يتم الشحن او التفريغ في المهلة الاصلية التي يحددها الاتفاق او العرف، سرت مهلة اضافية لا تجاوز المهلة الاصلية ويستحق المؤجر عليها بحكم القانون تعويضا يوميا يحدده الاتفاق او العرف. واذا لم يتم الشحن او التفريغ خلال المهلة الاضافية المذكورة سرت مدة اضافية ثانية لا تجاوز المهلة الاولى ويستحق المؤجر عليها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الاضافية الاولى زائدا النصف دون اخلال بما قد يستحق من تعويضات اخرى. ويعتبر التعويض اليومي المستحق عن المهلات الاضافية من ملحقات الاجرة وتسرى عليه احكامها.

المادة 122

تبدأ المهلة الاصلية للشحن والتفريغ من اليوم الذي يلي تبليغ الربان ذوي الشأن استعداد السفينة لشحن البضائع او تفريغها. وتحسب المهلة باليوم وتحسب اجزاء اليوم بالساعة. واذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الايام الباقية منها الى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك. ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الاسراع في انجاز الشحن او التفريغ. ولا تحسب في المهلة الاصلية ايام العطلة الرسمية او ايام العطلة التي يقضي بها العرف ما لم تكن قد قضيت فعلا في الشحن او التفريغ ويقف سريان المهلة في حالة القوة القاهرة. اما المهلات الاضافية فتحسب فيها ايام العطلة ولا تقف بسبب القوة القاهرة. ومع ذلك يجوز الحكم بتخفيض التعويض عن المهلة الاضافية الاولى فقط في حالة استمرار المانع.

المادة 123

للربان عند انقضاء مدة التفريغ الحق في انزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسؤوليته. وفي هذه الحالة يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع.

المادة 124

يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، والا كان للمستأجر اعتبار العقد مفسوخا بشرط اخطار المؤجر بذلك كتابة، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر طلب التعويض دون حاجة الى اعذار الا اذا اثبت المؤجر ان عدم تنفيذ الالتزام غير ناشئ عن فعله. وفي حالة تأجير السفينة بالمدة لا يلتزم المؤجر بالقيام برحلة من شأنها تعريض السفينة او البحارة لخطر غير عادي اذا وقع هذا الخطر او عرف بعد التأجير ولم يكن متوقعا قبله.

المادة 125

يلتزم المؤجر بان يبذل قبل بدء السفر العناية اللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة وان يقوم بتجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة وان

يعد للاستعمال اقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع ونقلها. ويسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا ثبت ان ذلك غير ناشئ عن تقصيره في القيام بالالتزامات المذكورة في الفقرة السابقة او ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي. ويقع عبء اثبات القيام بالالتزامات المذكورة على المؤجر او على من يتمسك بالاعفاء الوارد بهذه الفقرة. وفي حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المستأجر بتزويدها بالوقود والزيوت والشحوم ويدفع رسوم المواني والارشاد وغيرها من المصاريف وباداء اجور الساعات الاضافية عن العمل الذي قام به البحارة بناء على طلبه، وهذا كله ما لم يتفق الطرفان على خلافه.

المادة 126

لا يجوز للمؤجر ان يشحن في السفينة او في الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون اذن منه.

المادة 127

لا يجوز للمستأجر ان يعيد تأجير السفينة او ان يتنازل عن الحقوق الناشئة عن مشارطة الايجار ما لم يكن مرخصا له في ذلك. وفي هذه الحالة يبقى المستأجر الاصلي مسؤولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن المشارطة.

المادة 128

يسأل المستأجر عن الاضرار التي تلحق بالسفينة او البضائع المشحونة فيها اذا كانت هذه الاضرار ناشئة عن فعله او فعل تابعيه او من ينوب عنه او كانت ناشئة عن عيب في بضائعه.

المادة 129

لا تستحق اجرة السفينة اذا لم تسلم البضائع المشحونة فيها للمرسل اليه او لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول الا اذا اشترط استحقاق الاجرة في جميع الاحوال. ومع ذلك تستحق الاجرة اذا كان عدم التسليم ناشئا عن خطأ المستأجر او اذا هلكت البضائع لعيب فيها او بسبب طبيعتها

الخاصة او اذا اضطر الربان لبيعها اثناء السفر بسبب العيب او التلف او اذا امر الربان باتلافها بسبب خطورتها او ضررها او خطر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم بذلك عند وضعها في السفينة. وكذلك تستحق الاجرة عن الحيوانات التي تنفق اثناء السفر بسبب لا يرجع الى فعل الناقل. واذا كانت السفينة مؤجرة للذهاب والاياب وحالت قوة قاهرة بعد ابحارها دون الوصول الى الميناء الذي تقصده فلا يستحق المؤجر الا اجرة الذهاب ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك. وفي جميع الاحوال يجب رد الاجرة التي تكون قد دفعت كلها او بعضها مقدما بغير وجه حق.

المادة 130

تبقى مشارطة ايجار السفينة نافذة دون زيادة الاجرة او التعويض اذا اوقفت السفينة مؤقتا اثناء السفر بسبب لا يرجع الى فعل المؤجر او الربان، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر ان يطلب تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك ان يعيد شحنها في السفينة على نفقته ايضا او ان يدفع الاجرة كاملة. وللمستأجر في اي وقت ان يطلب تسليم البضائع قبل وصولها الى المكان المتفق عليه بشرط ان يدفع الاجرة كاملة.

المادة 131

في حالة السفينة تأجير بالمدة يلتزم المستأجر بدفع كامل الاجرة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة. ومع ذلك لا تستحق الاجرة اذا هلكت السفينة او توقفت بسبب قوة قاهرة او فعل المؤجر. واذا انقطعت اخبار السفينة ثم ثبت انها هلكت استحقت الاجرة كاملة الى تاريخ اخر اخبار عنها. وبالاضافة الى ذلك تستحق الاجرة عن النصف الباقي من المدة التي كانت مقدرة لاتمام الرحلة.

المادة 132

يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة المؤجرة بالمدة اذا لم يستوف الاجرة المستحقة له بعد اعذار المستأجر. ومع ذلك يلتزم المؤجر بنقل البضائع المشحونة الى ميناء الوصول مقابل اجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه في المطالبة بالتعويض.

المادة 133

اذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم بدفع كامل الاجرة بالاضافة الى كامل النفقات التي تحملتها السفينة لشحن البضائع. ويكون للمستأجر الحق في الحصول على المصاريف التي اقتضتها السفينة وثلاثة ارباع الاجرة التي تدفع مقابل شحن بضائع اخرى.

المادة 134

لا يبرأ المستأجر من دفع الاجرة بترك البضائع ولو تلفت او اصابها نقص في قيمتها او في مقدارها اثناء السفر.

المادة 135

يتلقى الربان التعليمات المتعلقة بالادارة التجارية للسفينة من المؤجر. ومع ذلك يجوز ان يتفق في مشارطة الايجار على ان تكون الادارة التجارية للمستأجر. وفي هذه الحالة يكون المستأجر هو المسؤول عن المطالبات الخاصة بالبضائع المشحونة في السفينة او الناشئة عن تصرفات الربان التي يعقدها باسم المستأجر او لحسابه، وذلك مع عدم الاخلال بالشروط المتفق عليها في المشارطة فيما يتعلق بالعلاقة بين المؤجر والمستأجر.

المادة 136

اذا تعذر على السفينة الوصول الى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر ان يوجهها الى اقرب ميناء المذكور. وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع الى ميناء الوصول، واذا كان تعذر الوصول الى الميناء المتفق عليه ناشئا عن قوة قاهرة التزم المستأجر بهذه المصاريف. واذا احتفظ المستأجر بالحق في اختيار ميناء الوصول بعد بدء السفر ثم اختيار ميناء يتعذر على الوصول اليه دون ان تتعرض للخطر تحمل المستأجر الاثار المترتبة على ذلك.

المادة 137

لا يترتب على بيع السفينة مشارطة الايجار التي ابرمها قبل المبيع. ومع

ذلك يجوز للمشتري طلب الفسخ اذا اثبت انه لم يكن عالما بعقد الايجار وقت البيع وان في استمرار الايجار لنهاية مدته ضررا عليه.

المادة 138

في حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المستأجر عند انقضاء مشارطة الايجار باعادة السفينة الى الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه. واذا انقضت مدة الايجار اثناء السفر امتدت المشارطة بحكم القانون الى نهاية الرحلة واستحق المؤجر الاجرة المنصوص عليها في المشارطة عن الايام الزائدة. ولا يجوز تخفيض الاجرة اذا اعيدت السفينة قبل الميعاد المتفق عليه.

المادة 139

اذا تعهد المستأجر بشحن البضائع على السفينة ولم يبدأ عملية الشحن في الميعاد المتفق عليه كان للمؤجر اعتبار العقد مفسوخا بشرط اخطار المستأجر بذلك كتابة. واذا انتهى الميعاد المتفق عليه للشحن قبل انقضاء المهلة الاصلية التي يقضي العرف امتد الميعاد الى نهاية هذه المهلة. وللمؤجر في الحالة المنصوص عليها في الفقرة السابقة طلب التعويض دون حاجة الى اعذار الا اذا اثبت المستأجر ان عدم تنفيذ الالتزام ناشئ عن قوة قاهرة.

المادة 140

للمؤجر حق حبس البضائع في ميناء الوصول لاستيفاء الاجرة ما لم تقدم له كفالة تقدرها المحكمة المختصة. وللمحكمة ان تأمر ببيع البضائع بالمزاد العلني بما يعادل قيمة الاجرة، بالثمن الاساسي الذي يقدره القاضي، وله ان يأمر بلصق اعلانات ودرجها في الصحف اذا اقتضى الحال ذلك.

المادة 141

للمؤجر امتياز على البضائع المشحونة على السفينة. ويضمن هذا الامتياز دفع الاجرة وملحقاتها، ويستمر هذا الامتياز لمدة خمسة عشر يوما بعد تسليم البضائع ما لم يكن قد ترتب عليها حق عيني حسن النية، يبقى الامتياز قائماً ولو اختلطت البضائع باخرى من نوعها.

المادة 142

تنقضي بالتقادم جميع الحقوق الناشئة عن مشارطة ايجار السفينة مجهزة بمضي سنة. ويبدأ سريان هذه المدة فيما يتعلق بالالتزامات الخاصة بتسليم البضائع والمسؤولية الناشئة عن هلاكها او تلفها او تأخير وصولها من تاريخ التسليم او من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه. وفيما يتعلق بالالتزامات الاخرى يبدأ سريان المدة من تاريخ انتهاء الرحلة اذا كانت السفينة مؤجرة لرحلة واحدة او من تاريخ انتهاء كل رحلة تأخير السفينة لعدة رحلات او من تاريخ انقضاء المشارطة اذا كانت السفينة مؤجرة لاجل معين وفي هذه الحالة الاخيرة تبدأ المدة من نهاية الرحلة الاخيرة اذا امتدت هذه الرحلة طبقا للمادة -136- واذا لم تبدأ الرحلة او بدأت ولم تنته سرت المدة من يوم وقوع الحادث الذي جعل تنفيذ المشارطة او استمرار تنفيذها مستحيلا. وفي حالة افتراض هلاك السفينة تسري المدة من التاريخ الذي شطبت فيه من سجل السفن. وفي حالة استرداد ما دفع بغير حق تسري المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد .

الفصل الثالث

عقد النقل البحري

المادة 143

عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة او مجهزها او مستاجرها بنقل بضائع في السفينة الى ميناء معين مقابل اجر.

المادة 144

يثبت عقد النقل البحري بوثيقة تسمى -سند الشحن- ويجب ان يكون سند الشحن مؤرخا وموقعا عن الناقل او من ينوب عنه، ويذكر في سند الشحن

اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل اليه وموطن كل منهم وصفات البضائع وعلى الخصوص عدد الطرود او القطع او الكمية او الوزن على حسب الاحوال طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن وعلامات البضائع وحالتها وشكلها الظاهر وميناء القيام وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسيتها واسم الربان ومقدار اجرة النقل وكيفية حسابها ومكان اصدار السند وعدد النسخ التي حررت منه. ويجب ان تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وان توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

المادة 145

يحرر سند الشحن من نسختين اصليتين تسلم احداهما الى الشاحن والاخرى الى الناقل. ويوقع الشاحن او من ينوب عنه النسخة الاصلية المحفوظة لدى الناقل ويذكر فيها انها غير قابلة للتداول. ويوقع الناقل او من ينوب عنه النسخة الاصلية المسلمة الى الشاحن وتعطى هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها. ويقوم تحويل او تطهير الشاحن للنسخة المسلمة اليه او تسليمها للغير او تقديمها لاستلام البضائع مقام توقيعه على النسخة المسلمة للربان. ويجوز ان تحرر من النسخة الاصلية المسلمة للشاحن عدة نسخ مماثلة. ويجب ان تكون نسخة منها مرقمة وموقعة من الربان او من ينوب عنه وان يذكر فيها عدد النسخ التي حررت. وتقوم كل نسخة مقام النسخ الاخرى ويترتب على استعمال احداها اعتبار النسخ الاخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل.

المادة 146

يحرر سند الشحن باسم شخص معين او لامره او لحامله. ويجوز التنازل عن سند الشحن الاسمي باتباع الاجراءات المنصوص عليها في القانون المدني بشأن حوالة الحق. وعلى الناقل ان يسلم البضائع للمتنازل اليه الاخير. ويكون سند الشحن المحرر للامر قابلا للتداول بالتظهير. ويتداول سند الشحن المحرر للامر يجوز الاتفاق على قصر الضمان على وجود البضائع وصحة عقد النقل وقت التظهير. كما يجوز الاتفاق على عدم تضامن الموقعين على السند. ومع ذلك يجوز النص في سند الشحن على خطر التنازل عنه او تداوله.

المادة 147

يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع قبل الشحن. وتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل او من ينوب عنه الامتناع عن قيد البيانات المتعلقة بعلامات البضائع او عددها او كميتها او وزنها اذا كانت لديه اسباب جدية للشك في صحتها او لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها. ويكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضائع ولا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل اي شخص اخر غير الشاحن الا اذا كان قد تحفظ في شأن هذه البيانات في سند الشحن.

المادة 148

اذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن او كان البيان المتعلق بها مخالفا للحقيقة، جاز له اخراجها من السفينة محل الشحن او ابقاءها فيها مع استيفاء اجرة تعادل اعلى اجرة تدفع لبضائع من نوعها في المحل المذكور وذلك مع عدم الاخلال بما قد يستحق من تعويض. واذا اكتشفت البضائع اثناء السفر، جاز للربان ان يامر برميها في البحر اذا كان من شانها احداث اضرار للسفينة او للبضائع المشحونة فيها او اذا كان نقلها يستلزم دفع غرامات او اداء مصاريف تربو على قيمتها او اذا كان بيعها او تصديرها ممنوعاً قانوناً.

المادة 149

اذا شحنت في السفينة بضائع خطرة او قابلة للالتهاب او للانفجار جاز للناقل في كل وقت ان يخرجها من السفينة او ان يتلفها او يزيل خطورتها بدون اي تعويض اذا اثبت انه لم يكن يرضي بشحنها لو علم بنوعها او بطبيعتها. ويسأل الشاحن علاوة على ذلك عن الاضرار الناشئة من وجود البضائع المذكورة في السفينة وعن مصاريف انزالها الى البر ولو لم يقع منه اي خطأ. اما اذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه واصبحت خطرا على السفينة او على شحنتها جاز له انزالها من السفينة او اتلافها او ازالة خطرها بدون اية مسؤولية عليه الا فيما يتعلق بالخسارات البحرية

العامة عند الاقتضاء.

المادة 150

يجوز للناقل ان يعطي الشاحن ايصالا باستلام البضائع قبل شحنها في السفينة ويستبدل بهذا الايصال بناء على طلب الشاحن سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة. ويكون للايصال الحجية المقررة لسند الشحن اذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في المادة -144- وكان مؤشرا عليه بكلمة -مشحون-.

المادة 151

يعتبر سند الشحن حجة في اثبات ما ورد من شروط وبيانات وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة الى الغير. ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن اثبات عكس ما ورد بسند الشحن. اما بالنسبة الى الغير فلا يجوز للناقل اثبات عكس ما جاء به وانما يجوز ذلك للغير مع مراعاة حكم المادة -147-.

المادة 152

اذا وقع اختلاف بين مشارطة ايجار السفينة وسند الشحن تسري في العلاقة بين مؤجر السفينة ومستأجرها الشروط الواردة في مشارطة الايجار، وتسري الشروط الواردة في سند الشحن في العلاقة بين مستأجر السفينة والشاحن ما لم يتفق عل ترجيح شروط مشارطة الايجار.

المادة 153

على الربان تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن. واذا تقدم عدة اشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع وجب تفصيل حامل النسخة التي يكون اول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الاخرى. واذا تسلم البضائع حامل حسن النية لاحدى نسخ سند الشحن القابل للتداول وجب تفضيله على حامل النسخ الاخرى ولو كان تظهيرها اسبق تاريخاً.

المادة 154

يجوز لكل من له حق في تسليم البضائع بمقتضى سند الشحن ان يطلب من الناقل اذنا بتسليم كميات معينة منها بشرط ان يكون مصرحا بذلك في سند الشحن. وتصدر اذون التسليم باسم شخص معين او لامره او للحامل. ويجب ان تكون موقعة من الناقل وطالب الاذن. واذا كان سند الشحن قابلا للتداول وجب على الناقل ان يذكر فيه بيانا عن اذون التسليم التي اصدرها والبضائع المبينة بها. واذا وزعت الشحنة على اذون تسليم مختلفة وجب على الناقل ان يسترد سند الشحن. ويعطي اذن التسليم حامله الشرعي الحق في تسليم البضائع المبينة بالاذن.

المادة 155

واذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع او رفض تسلمها جاز للربان او من يحل محله ان يطلب من المحكمة المختصة الاذن له بايداعها عند امين تعينه المحكمة بمصاريف على حساب المرسل اليه وذلك مع عدم الاخلال بما يكون متفقا عليه في سند الشحن في هذا الشأن.

المادة 156

تسرى على سند الشحن احكام المواد 121، 122، 123، 124، والفقرتان الاولى والثانية من كل من المواد 125، 126، 129، 130، 133، 134، 136، 137، 139، 140، 141 من هذا القانون.

المادة 157

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع او تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا كان عدم الصلاحية عائدا الى عدم بذل الناقل العناية المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر او في تجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة على وجه مرض او في اعداد العنابر وغرف التبريد وجميع الاقسام الاخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الاماكن صالحة لوضع البضائع ونقلها وحفظها. وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك او التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء

الاثبات فيما يتعلق ببذل العناية المعقولة على عاتق الناقل او اي شخص اخر يتمسك بالاعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

المادة 158

لا يسأل الناقل او السفينة عن هلاك البضائع او نقلها الناشئ عن :

أ- الفعل او الاهمال او الخطأ الذي يقع في الملاحة او في ادارة السفينة من الربان او البحارة او المرشدين او تابعي الناقل.

ب- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل او خطئه.

جـ- مخاطر البحر او المياه الملاحية او اخطارها او حوادثها.

د- القوة القاهرة.

هـ- حوادث الحرب

و- اعمال الاعداء العموميين.

ز- كل ايقاف او اكراه صادر من حكومة او سلطة او شعب او حجز قضائي.

ح- قيود الحجز الصحي.

ط- كل فعل او ترك من جانب الشاحن او ملك البضاعة او وكيله او ممثله.

ي- كل اضراب عن العمل او توقف عنه او اغلاق او اي عائق عارض اثناء العمل اذا كان من شأنه منع استمرار العمل جزئيا او كلياً.

ك- الفتن والاضطرابات الاهلية.

ل- انقاذ او محاولة انقاذ الارواح او الاموال في البحر.

م- العجز في الحجم او الوزن او اي هلاك او تلف آخر ناتج عن عيب خفي او من طبيعة البضاعة الخاصة او عيب ذاتي فيها.

ن- عدم كفاية التغليف.

س- عدم كفاية او عدم اتقان العلامات.

ع- العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.

ف- كل سبب اخر غير ناشىء عن فعل الناقل او تابعيه او من ينوب عنه او اخطائهم. وعلى من يتمسك بهذا الدفع ان يثبت انه لا شأن لفعل هؤلاء الاشخاص او اخطائهم في احداث الهلاك او التلف.

المادة 159

لا يسأل المالك او السفينة، في حال من الاحوال، بسبب الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع او من يتعلق بها، بمبلغ يزيد على الف ريال عن كل طرد او وحدة ما لم يكن الشاحن قد اعلن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن، ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل اثبات عكسها. ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل او من ينوب عنه تعيين حد اقصى لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في الفقرة السابقة بشرط الا يقل عنه. وفي جميع الاحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع اذا تعمد الشاحن ذكر البيانات غير صحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع او بقيمتها.

المادة 160

يعتبر باطلا كل شرط في سند الشحن او اي سند آخر مماثل عدا مشارطة ايجار السفينة ويكون من شانه اعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع او تلفها الناشئة عن الاهمال او الخطأ او التقصير في الالتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل او يتضمن تخفيف هذه المسؤولية عن الحد المنصوص عليه في المادة السابقة. وكل شرط يتضمن التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التامين على البضائع او اي شرط آخر مماثل لذلك يعتبر في حكم شروط الاعفاء من المسؤولية.

المادة 161

للناقل ان يتنازل عن كل او بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له وان يزيد

من التزاماته المنصوص عليها في هذا الفصل وذلك بشرط ان يكون التنازل او زيادة الالتزامات قد ذكرت صراحة في سند الشحن المسلم للشاحن. وتجوز للناقل ان يدور في سند الشحن او اي سند اخر مماثل شروطا او تحفظات او اعفاءات تتعلق بالتزامات الناقل ومسؤوليته عن هلاك البضائع او تلفها او بالتزامه بحفظها والعناية بها وذلك بالنسبة الى الفترة السابقة على الشحن او اللاحقة للتفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً. وكذلك يجوز النص في سند الشحن على اية شروط تتعلق بالخسارات البحرية متى كانت هذه الشروط لا تتعارض مع احكام الخسارات البحرية العامة.

المادة 162

يجوز الاتفاق في سند الشحن على مخالفة احكام المسؤولية الواردة في المواد السابقة فيما يتعلق بالملاحة الساحلية، وكذلك في انواع الملاحة الاخرى اذا كانت طبيعة البضائع المطلوب نقلها او حالتها او ظروف شحنها او الظروف الاستثنائية التي يجب ان يتم فيها النقل مما يبرر ابرام اتفاق خاص بشرط الا يصدر سند شحن وان يدون الشرط المتفق عليه في ايصال يصبح وثيقة غير قابلة للتداول وان يكون مؤشرا عليه بما يفيد ذلك.

المادة 163

في حال هلاك البضائع او تلفها يجب على من يكون له الحق في استلامها ان يخطر الناقل او من ينوب عنه في ميناء التفريغ باخطار كتابي قبل او في وقت التفريغ بهلاك البضائع او تلفها وبماهية هذا الهلاك او التلف والا يفترض انها سلمت اليه بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن ما لم يقدم المستلم الدليل على العكس. اما اذا كان الهلاك او التلف غير ظاهر ان يحصل الاخطار الكتابي المذكور في مدى ثلاثة ايام من التسليم فاذا كان آخر يوم عطلة رسمية امتد الى اليوم التالي لها. ولا يترتب اي اثر على هذه الاخطارات المكتوبة اذا اجريت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها.

المادة 164

تسري احكام المسؤولية الواردة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها عنها. ولا تسري هذه الاحكام على النقل بمشارطة ايجار الا اذا صدر مع هذه المشارطة سند شحن وذلك في الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل. كما لا تسري هذه الاحكام على نقل الحيوانات الحية او البضائع التي يذكر في سند الشحن انها مشحونة على سطح السفينة وتنقل فعلا بهذه الكيفية.

المادة 165

يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع الا اذا اثبت ان التأخير ناشئ عن احد الاسباب المذكورة في المادة -158-.

المادة 166

للناقل ان يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة، وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند الى انتهاء النقل ويكون ضامنا لافعال الناقلين اللاحقين الذين يتسلمون البضائع.

المادة 167

وفي كل الاحوال تنقضي جميع الحقوق الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع او من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه. ومع ذلك يجوز الاتفاق على ان يتم التقادم في مدة تزيد على سنة. وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

الفصل الرابع

نقل الأشخاص

المادة 168

يثبت عقد نقل الاشخاص بتذكرة السفر او باية وثيقة اخرى. وتشتمل تذكرة السفر على تاريخ اصدارها واسم السفينة ونوعها وميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول واجرة النقل وشروط الاقامة في السفينة. وتخول التذكرة المسافر الحق في نقل امتعته الشخصية بالقدر الذي يحدده الاتفاق او العرف.

المادة 169

اذا ذكر اسم المسافر في تذكرة السفر او في الوثيقة المثبتة للعقد فلا يجوز له ان يتنازل عن حقه لغيره بدون رضاء الناقل او من ينوب عنه.

المادة 170

تشمل اجرة السفر نفقات طعام السفر. ومع ذلك يجوز الاتفاق على ان يكون طعام المسافر على نفقته الخاصة، وفي هذه الحالة يلتزم الربان بتقديم المؤن الضرورية للمسافر اذا طلب منه ذلك مقابل ثمن مناسب.

المادة 171

على المسافر الذي لا يحمل تذكرة سفر ان يخطر الربان او من يقوم مقامه فورا والا التزم بان يدفع مثلي اجرة السفر الى الميناء الذي يقصده او الذي نزل فيه مع عدم الاخلال بالتعويضات التي يجوز للناقل المطالبة بها والعقوبات المقررة في هذا الشأن.

المادة 172

يفسخ العقد اذا لم يتمكن المسافر من السفر بسبب خارج عن ارادته،

وفي هذه الحالة يستحق الناقل ربع اجرة السفر الا اذا كان سبب عدول المسافر عن السفر قيام حرب تصبح السفينة معها معرضة لخطر استيلاء العدو عليها او غير ذلك من مخاطر الحرب.

المادة 173

تستحق اجرة السفر كاملة اذا لم يحضر المسافر الى السفينة في وقت المناسب قبل ابحارها.

المادة 174

اذا منعت السفينة من السفر بسبب خارج عن ارادة الناقل جاز فسخ العقد بغير تعويض. وفي هذه الحالة يلتزم الناقل برد اجرة السفر. واذا لم تبحر السفينة في اليوم المحدد للسفر بسبب فعل الناقل او من ينوب عنه او احد تابعيه، جاز للمسافر ان يطلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء.

المادة 175

يجوز للمسافر طلب فسخ العقد اذا الغى الناقل الرحلة او قطعها دون ان يعد سفينة اخرى تكون تابعة له او لناقل اخر وتتوافر فيها جميع صفات السفينة التي الغي سفرها للقيام بالرحلة او اتمامها. ويجوز للمسافر طلب فسخ العقد اذا ادخل الناقل تعديلات على خط سير السفينة او المواعيد او مواني الرسو المعلن عنها من شأنها الاضرار بالمسافر. وفي جميع الاحوال يجوز للمسافر طلب التعويض. ومع ذلك لا يجوز ان يزيد التعويض على مثلي اجرة السفر اذا كان الغاء الرحلة او تغيير خط سير السفينة ناشئا عن سبب مقبول.

المادة 176

اذا قطعت الرحلة بسبب قوة قاهرة فلا تستحق اجرة السفر الا عن المسافة التي قطعتها السفينة فعلاً. ومع ذلك تستحق الاجرة كاملة اذا استطاع لناقل في مدة معقولة اعداد سفينة اخرى من نفس الدرجة تتوافر فيها جميع صفات السفينة الاولى لمتابعة الرحلة على نفقته وبشرط ان يدفع نفقات اقامة المسافر وغذائه اذا كانت هذه النفقات داخلة في اجرة السفر.

المادة 177

اذا اضطر الربان اثناء السفر الى اجراء اصلاحات في السفينة فللمسافر ان ينتظر اتمام هذه الاصلاحات او ان يترك السفينة بشرط ان يدفع الاجرة كاملة. وتكون اقامة المسافر وغذاؤه اثناء الانتظار على نفقة الناقل ما لم يعرض الربان على المسافر اتمام السفر على سفينة اخرى تتوافر فيها صفات السفينة الاولى.

المادة 178

اذا قطع المسافر الرحلة بسبب خارج عن ارادته استحقت عليه اجرة السفر الى المكان الذي ترك فيه السفينة. وتستحق الاجرة كاملة اذا كان انقطاع الرحلة ناشئا عن فعل المسافر.

المادة 179

يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق بالمسافر بسبب تأخر وصول السفينة الى الميناء المتفق عليه او عدم تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد الا اذا اثبت ان ذلك ناشئ عن سبب اجنبي عنه. ويسأل الناقل عن وفاة المسافر او اصابته بجرح اثناء السفر الا اذا اثبت الناقل ان الوفاة او الاصابة نشأت بسبب اجنبي عنه. ويقع باطلا كل اتفاق على اعفاء الناقل من هذه المسؤولية او تحديدها مقدما بمبلغ جزافي.

المادة 180

يخضع نقل امتعة المسافر لجميع الاحكام الخاصة بنقل البضائع اذا حرر ايصال بشحنها. اما اذا بقيت الامتعة في حراسة المسافر ولم يحرر ايصال بشحنها فلا يكون الناقل مسؤولا عن هلاكها او تلفها ما لم يثبت المسافر ان الهلاك او التلف نشأ بفعل الناقل او احد تابعيه او من ينوب عنه. ويقع باطلا كل اتفاق على غير ذلك.

المادة 181

للناقل حق حبس امتعة المسافر الموجودة في السفينة وحق امتياز على

ثمنها لضمان حقوقه المترتبة على عقد النقل.

المادة 182

تنقضي بمضي سنة الحقوق والدعاوي الناشئة عن عقد نقل المسافرين وامتعتهم سواء حرر ايصال بشحنها او لم يحرر ايصال بذلك. على انه اذا كانت الدعوى ناشئة عن فعل يعتبر جريمة فلا تنقضي الا بانقضاء الدعوى الجنائية. ويبدأ سريان مدة التقادم المنصوص عليه في الفقرة السابقة من يوم وصول السفينة الى الميناء المتفق عليه في عقد النقل.

المادة 183

تسري الاحكام الواردة بالمواد 175، 180، 182 على نقل الاشخاص في البحر بغير مقابل نقدي. اما في حالة النقل المجاني فلا يكون الناقل مسؤولا الا اذا اثبت المسافر ان الضرر ناشئ عن غش او خطأ جسيم من الناقل او من ينوب عنه او احد تابعيه.

الفصل الخامس

القطر والإرشاد

الفرع الأول

القطر

المادة 184

تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الاضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر ما لم تكن آلات السفينة المقطورة متوقفة عن الحركة فلا تضمن اية مسؤولية. وفي حالة مسؤولية المقطورة توزع المسؤولية بينهما وبين السفينة القاطرة تبعاً لجسامة الخطأ الذي وقع من كل منهما.

المادة 185

تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الاضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة الا اذا ثبت ان الضرر نشأ عن قوة قاهرة او حادث فجائي او عيب ذاتي في السفينة المقطورة او خطأ من ربانها. اما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة الا اذا كانت سببا في احداث هذا الضرر.

الفرع الثاني

الإرشاد

المادة 186

الارشاد اجباري في مواني الدولة التي يعينها القانون، او التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص. وتسري فيما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقة وتعيين الرسوم الاصلية والاضافية التي تستحق عليه والعقوبات الجنائية القوانين والمراسيم والقرارات الخاصة بذلك.

الباب الرابع

الحوادث البحرية

الفصل الأول

التصادم

المادة 187

اذا وقع تصدام بين سفينتين بحريتين او بين سفينة بحرية ومركب ملاحة داخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الاضرار التي تلحق بالسفن والاشياء والاشخاص الموجودين على السفينة طبقا للاحكام الواردة في هذا الفصل، وبصرف النظر عن المياه التي فيها يحصل التصادم. وتسري الاحكام المذكورة ولو لم يقع تصادم مادي على تعويض الاضرار التي تسببها سفينة لسفينة اخرى او للاشياء، او الاشخاص الموجودين على هذه السفينة اذا كانت هذه الاضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة او اهمال القيام بحركة او عدم مراعاة اللوائح او القواعد التي تقررها الاتفاقيات الدولية او التشريع الوطني في شأن تنظيم السير في البحار.

المادة 188

اذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة او قام شك حول اسبابه او لم تعرف هذه الاسباب تحملت كل سفينة ما اصابها من ضرر، ويسري هذا الحكم ايضا اذا كانت السفن او احداها راسية وقت وقوع التصادم.

المادة 189

اذا نشأ التصادم عن خطأ احدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم.

المادة 190

اذا كان الخطأ مشتركا قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة جسامة الخطأ الذي وقع منها. ومع ذلك اذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة او اذا تبين ان اخطائها متعادلة وزعت المسؤولية بينها بالتساوي. وتسأل السفن بالنسب المذكورة في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الاضرار التي تلحق بالسفن او البضائع او الامتعة او الاموال الاخرى الخاصة بالبحارة او المسافرين او اي شخص اخر موجود على السفينة. وتكون المسؤولية بالتضامن اذا كان الضرر ناشئا عن وفاة الاشخاص الموجودين عليها او اصابتهم ويكون للسفينة التي تدفع اكثر من حصتها الرجوع على السفن الاخرى بالفرق كل بقدر حصته.

المادة 191

تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل اذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجبارياً.

المادة 192

لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم.

المادة 193

يجب على ربان كل سفينة من السفن التي وقع بينها تصادم ان يبادر الى مساعدة السفينة الاخرى وبحارتها والمسافرين عليها وذلك في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته وبحارتها والمسافرين عليها لخطر جدي، وعليه بقدر استطاعته ان يعلم السفينة الاخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة اليها. ولا يكون مالك السفينة او مجهزها مسؤولا لمجرد مخالفة الاحكام السابقة.

المادة 194

للمدعي رفع الدعوى الناشئة عن التصادم امام احدى المحاكم الاتية :

أ- محكمة موطن المدعى عليه او المحكمة التي يقع في دائرتها مركز

استثمار تابع له.

ب- محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.

جـ- محكمة المكان الذي وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي احدثت الضرر، او على سفينة اخرى مملوكة له اذا كان الحجز جائزا، او محكمة المكان الذي كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذي قدم المدعى عليه كفيلا او ضمانا اخر.

د- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم اذا حدث في الموانـي او المرافئ او في المياه الاقليمية. واذا اختار المدعي احدى المحاكم السابق ذكرها فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند الى الوقائع ذاتها امام محكمة اخرى الا اذا تنازل عن الدعوى الاولى. ويجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى امام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة الاولى او عرض النزاع على التحكيم. ويجوز للمدعى عليه تقديم طلباته المقابلة الناشئة عن التصادم ذاته أمام المحكمة التي تنظر الدعوى الاصلية. واذا تعدد المدعون واقام احدهم الدعوى امام احدى المحاكم المختصة جاز للاخرين رفع الدعاوي الموجهة الى الخصم ذاته والناشئة عن نفس التصادم امام هذه المحكمة.

المادة 195

تتقادم دعاوي التعويض الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث. ومع ذلك تتقادم دعاوي الرجوع المشار اليه في المادة -190- بمضي سنة من تاريخ الوفاء. ولا تسري المدة المنصوص عليها في كل من الفقرتين السابقتين اذا تعذر حجز السفينة المدعى عليها في المياه الاقليمية للدولة. ولا يفيد من هذه الميزة الا الاشخاص الذين يتمتعون بجنسية الدولة او الذين لهم موطن فيها.

المادة 196

لا تسري احكام هذا الفصل على السفن الحربية او سفن الدولة المخصصة لاغراض غير تجارية.

الفصل الثاني

المساعدة والإنقاذ

المادة 197

تسري احكام هذا الفصل على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر والاشخاص الموجودين عليها والاشياء التي تنقلها واجور النقل. كما تسري على الخدمات التي هي من نفس النوع والتي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية دون اي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها.

المادة 198

كل عمل من اعمال المساعدة او الانقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة اذا ادى الى نتيجة نافعة، ولا تستحق اية مكافأة اذا لم ينتج عن تقديم المساعدة او الانقاذ اية منفعة. وفي جميع الاحوال لا يجوز ان تجاوز المكافأة قيمة الاشياء التي انقذت. وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة او الانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

المادة 199

لا يستحق الاشخاص الذين ساهموا في اعمال المساعدة او الانقاذ اية مكافأة اذا كانت السفينة المغاثة قد منعتهم من معونتها صراحة ولسبب معقول.

المادة 200

في حالة القطر او الارشاد لا تستحق اية مكافأة للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن مساعدة او انقاذ السفينة التي تقطرها او ترشدها او البضائع الموجودة عليها الا اذا قامت السفينة القاطرة او سفينة الارشاد بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر او الارشاد.

المادة 201

يحدد الطرفان مقدار المكافأة والا فتحدده المحكمة، وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات المساعدة او الانقاذ، وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها. واذا كانت السفينة التي قامت بعملية المساعدة او الانقاذ اجنبية الجنسية فيتم التوزيع بين مالكها وربانها والاشخاص الذين في خدمتها وفقا لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

المادة 202

تستحق عن انقاذ الاشخاص مكافأة تحددها المحكمة ويجوز لها ان تعفي الشخص الذي انقذ من اداء اية مكافأة اذا كانت حالته المالية تبرر ذلك. ويستحق الاشخاص الذين انقذوا الارواح البشرية نصيبا عادلا في المكافأة التي تقدر لمن قاموا بانقاذ السفينة والبضائع بمناسة الحادث ذاته. ولا يجوز الجمع بين نصيب المنفذ من هذه الحصة والمكافأة المشار اليها في الفقرة السابقة.

المادة 203

يجوز للمحكمة بناء على طلب احد الطرفين ابطال او تعديل كل اتفاق على مساعدة او انقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره اذا وجدت ان شروط الاتفاق غير عادلة. وفي جميع الاحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوي الشأن ابطال او تعديل الاتفاق المذكور اذا تبين ان رضاء احد الطرفين شابه تدليس او تستر او ان المكافأة مبالغ فيها زيادة او نقصا بحيث لا تتناسب والخدمات التي اديت.

المادة 204

مع مراعاة حكم المادة (198) من هذا القانون، تراعي المحكمة عند تحديد المكافأة العناصر الاتية : اولاً : مقدار الفائدة التي نتجت عن المساعدة او الانقاذ وجهود من قاموا بالمساعدة او الانقاذ والخطر الذي تعرضت له السفينة التي قدمت لها المساعدة والمسافرين عليها وبحارتها

والبضائع المشحونة فيها والخطر الذي تعرض له من قاموا بالمساعدة او الانقاذ والسفينة التي قامت بالمساعدة او الانقاذ والوقت الذي استغرقته هذه العمليات والمصاريف والاضرار التي نتجت عنها ومخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها من قاموا بالمساعدة او الانقاذ وقيمة الادوات التي استعملوها مع مراعاة تخصيص السفينة للمساعدة والانقاذ عند الاقتضاء.
ثانياً : قيمة الاشياء التي انقذت.

المادة 205

تراعي المحكمة الاساسين المذكورين في المادة السابقة عند توزيع المكافأة بين المنقذين اذا تعددوا. ويجوز للمحكمة ان تقضي بتخفيض المكافأة او الغائها اذا تبين ان من قاموا بالمساعدة او الانقاذ قد ارتكبوا اخطاء جعلت المساعدة او الانقاذ لازما او اذا ارتكبوا سرقات او اخفوا اشياء مسروقة او وقع منهم غير ذلك من اعمال الغش.

المادة 206

يجب على كل ربان في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته او بحارتها او المسافرين عليها لخطر جدي ان يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الاعداء. ويقع هذا الالتزام على قائد اي طائرة اذا لم يكن من شأن المساعدة التي قدمها تعريض طائرته او ملاحيها او المسافرين عليها لخطر جدي. ويعاقب ربان السفينة او قائد الطائره الذي لا يقدم المساعدة المذكورة في الفقرتين السابقتين بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن الف ريال ولا تزيد على خمسة الاف ريال او باحدى هاتين العقوبتين . ولا يسأل المالك او المجهز عما يحكم به الغير من تعويض بسبب هذه الجريمة.

المادة 207

تتقادم دعاوي المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والانقاذ بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه الاعمال. ولا تسري هذه المدة اذا تعذر حجز السفينة التي قدمت لها المساعدة في المياه الاقليمية للدولة، ولا يفيد من هذه الميزة

الا الاشخاص الذين يتمتعون بجنسية الدولة او الذين لهم وطن فيها.

المادة 208

لا تسري احكام هذا الفصل على السفن الحربية او سفن الدولة المخصصة لاغراض غير تجارية.

الفصل الثالث

الخسارات البحرية العامة

المادة 209

تسري على الخسارات البحرية العامة الاحكام التي يتفق عليها ذوو الشأن كلهم فاذا لم يوجد اتفاق تطبق الاحكام المقررة في هذا الفصل والمبادئ المقررة في العرف البحري وبخاصة قواعد يورك والتورب.

المادة 210

تعتبر خسارة عامة كل تضحية او مصاريف غير اعتيادية بذلت او انفقت عن قصد ومن اجل السلامة العامة لاتقاء خطر يهدد او يعتقد الربان لاسباب معقولة انه يهدد السفينة او شحنتها ويدخل في الخسارات العامة بوجه خاص ما يأتي:

أ- رمي البضائع في البحر والاضرار التي تصيب السفينة او الشحنة بسبب ذلك.

ب- جنوح السفينة من اجل السلامة العامة وتقوية الاشرعة او زيادة البخار او القوة المحركة بقصد اعادة تعويمها والاضرار التي تصيب السفينة او الشحنة بسبب ذلك.

جـ- الاضرار التي تلحق بالسفينة والشحنة او باحداهما بسب الماء

او جنح السفينة او خرقها لاطفاء نار شبت فيها، ومع ذلك لا تدخل في الخسارات العامة اضرار الحريق التي تلحق بجزء من السفينة او البضائع المشحونة صبا او ببعض الطرود.

د- النفقات التي تصرف في حالة الجنوح القهري لتخفيف حمولة السفينة واستئجار المواعين لهذا الغرض واعادة شحن البضائع على السفينة.

هـ- الاشياء والمؤن التي تقتضي السلامة العامة استعمالها كوقود اذا كانت السفينة قد زودت بالوقود الكافي.

و- نفقات التجاء السفينة لاجل السلامة العامة الى ميناء او مرسى بسبب ظروف غير اعتيادية ونفقات استئناف سفرها بحمولتها الاولى او بجزء منها ونفقات توجيهها لاصلاحها في ميناء غير الميناء الذي ترسو فيه.

ز- مصاريف تفريغ البضائع او الوقود او المؤن اذا كان ذلك ضروريا لاصلاح ضرر لحق بالسفينة ولا تستطيع متابعة السفر دون إصلاحه وما يتبع ذلك من نفقات اعادة شحن البضائع ورصها وتخزينها والتأمين عليها والاضرار التي تلحق الشحنة والوقود والمؤن اثناء القيام بهذه العمليات.

ح- نفقات الاصلاحات المؤقتة للسفينة.

ط- اجور الربان والبحارة وقيمة الوقود والمؤن التي استهلكت اثناء امتداد السفر بسبب التجاء السفينة إلى ميناء أو مرسى لتحتمي فيه او لتجري فيه اصلاحات تعتبر من الخسارات العامة وذلك خلال المدة المعقولة لتصبح السفينة صالحة لمتابعة السفر.

ي- ضياع اجرة السفينة بعد استنزال نفقات تحميلها اذا كان هذا الضياع بسبب خسارة عامة ما لم يكن متفقا على استحقاق الاجرة في جميع الاحوال.

ك- نفقات مساعدة السفينة وانقاذها وقطرها.

ل- مصاريف تسوية الخسارات العامة.

المادة 211

على من يدعي ان الضرر الذي اصابه مما يدخل في الخسارات العامة اثبات ذلك والا اعتبرت الخسارة خاصة.

المادة 212

تعتبر الخسارة عامة وان كان الحادث الذي ادى الى الخسارة قد نشأ من خطأ احد المشتركين في الرحلة، وذلك بغير اخلال بحق ذوي الشأن في الرجوع على من صدر منه الخطأ. ولا يجوز لمن صدر منه الخطأ ان يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة عامة ومع ذلك اذا كان الخطر ناشئا عن خطأ صادر من الربان ومتعلق بالملاحة جاز لمجهز السفينة ان يطالب باعتبار الضرر الذي اصابه خسارة عامة.

المادة 213

لا تدخل في الخسارات العامة الا الاضرار والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة العامة. اما الاضرار والمصاريف غير المباشرة الناشئة عن التأخير او تعطيل السفينة او فرق اسعار البضائع او غير ذلك فلا تدخل في الخسارات العامة.

المادة 214

تعتبر خسارة عامة المصاريف التي انفقت بدلا من مصاريف اخرى كانت تدخل في الخسارة العامة لو انها كانت قد انفقت بشرط الا تجاوز المصاريف التي لم تنفق.

المادة 215

البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعرف البحري تساهم في الخسارة العامة اذا انقذت. اما اذا رميت في البحر او تلفت جاز لصاحبها ان يطالب باعتبارها خسارة عامة اذا ثبت انه لم يوافق على طريقة شحنها. ولا يسري هذا الحكم على الملاحة الساحلية بين مواني الدولة.

المادة 216

لا يدخل في الخسارات العامة الهلاك او الضرر الذي يلحق بالبضائع المشحونة على السفينة بغير علم الربان او التي قدم عنها عمدا بيان غير صحيح. واذا قدم بيان عن قيمة البضائع باقل من قيمتها الحقيقية فلا تقبل في الخسارات العامة الا على اساس القيمة التي وردت في البيان. ومع ذلك اذا انقذت البضائع التي شحنت بغير علم الربان او التي قدم بيان غير صحيح عن قيمتها فانها تساهم في الخسارات العامة على اساس قيمتها الحقيقية.

المادة 217

تتألف من الحقوق والالتزامات الناشئة عن الخسارات العامة مجموعتان، مجموعة دائنة ومجموعة مدينة.

المادة 218

تدرج في المجموعة الدائنة النفقات والاضرار التي تعتبر من الخسارات العامة مقدرة كما يلي :

1- يحدد الضرر الذي يصيب السفينة بالنفقات المعقولة التي تصرف في الاصلاح وتغيير القطع التالفة، وذلك بعد خصم فرق التجديد وفقا للعرف والثمن المتحصل من بيع القطع التالفة. وفي حالة عدم اجراء اصلاح او تغيير تحدد القيمة بطريقة تقديرية. واذا هلكت السفينة هلاكا كليا او في حكم الكلي فالمبلغ الذي يدخل في الخسارات العامة يحدد على اساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث مباشرة بعد خصم القيمة التقديرية للاصلاحات التي ليس لها صفة الخسارة العامة والثمن المتحصل من بيع الحطام ان وجد.

2- يحدد الضرر الذي يصيب البضائع في حالة الهلاك على اساس قيمتها، وفي حالة التلف يحدد الضرر بالفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين اصلا

لوصولها او في يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت في غير الميناء المذكور. واذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذي يدخل في الخسارات العامة على اساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين اصلا لوصولها او في يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت الرحلة في غير الميناء المذكور.

المادة 219

تضاف الى مجموعة الدائنة عمولة قدرها 2% من النفقات التي تدخل في الخسارات العامة مع استبعاد اجور ونفقات الربان والبحارة والوقود والمؤن التي لم تحل غيرها محلها اثناء السفر. واذا لم يدفع احد ذوي الشان المبالغ المطلوبة منه للمساهمة في الخسارات العامة فان النفقات التي تصرف للحصول على هذه المبالغ او ما يعادلها تدخل في الخسارات العامة.

المادة 220

تدرج في المجموعة المدينة القيمة الصافية الفعلية لجميع الاموال المشتركة في الرحلة البحرية عند نهاية هذه الرحلة مضافا اليها قيمة الاموال التي تعتبر من الخسارات العامة. ويخصم من اجرة السفينة اجرة نقل المسافرين ونفقات البحارة واجورهم التي لم تكن لتصرف للحصول على الاجرة ولم تكن لتعتبر من الخسارة العامة لو هلكت السفينة والشحنة كليا عند وقوع الحادث الذي ادى الى الخسارة العامة. وكذلك تخصم من الاموال المذكورة النفقات المتعلقة بها واللاحقة للحادث الذي ادى الى الخسارة العامة وذلك في الحالة التي لا تعتبر فيها هذه النفقات خسارة عامة.

المادة 221

لا تساهم في الخسارة العامة امتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها سند شحن ومع ذلك اذا هلكت هذه الامتعة او اتلفت فانها تساهم في الخسارة العامة بقيمتها التقديرية.

المادة 222

تحسب فائدة قدرها 5% سنويا على مجموع المبالغ التي تدخل في الخسارات العامة. وتسري هذه الفائدة حتى تاريخ التسوية النهائية مع مراعاة ما قد يدفع لذوي الحق من مبالغ قبل اجراء هذه التسوية.

المادة 223

اذا قدم اصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان مساهمتهم في الخسارات العامة وجب ايداعها فوراً في حساب مشترك يفتح باسم كل من نائب عن المجهز ونائب عن اصحاب البضائع في احد المصارف التي يتفق عليها الطرفان. وتحفظ هذه المبالغ وما يضاف اليها من فوائد لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن في الخسارات العامة. ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ او ردها الى من دفعها الا بإذن كتابي من خبير التسوية، وذلك مع عدم الاخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية. وفي حالة الخلاف تعين المحكمة المدنية نائبا عن اصحاب البضائع، كما تعين المصرف الذي تودع فيه هذه الاموال.

المادة 224

توزع الخسارات العامة بين جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية.

المادة 225

يقوم بتسوية الخسارات العامة خبير او اكثر تعينه المحكمة المدنية اذا لم يتفق جميع ذوي الشان على تعيينه، ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في أداء مهمتهم.

المادة 226

يجوز لكل ذي شأن ان يبرئ ذمته من المساهمة في الخسارات العامة وذلك بترك امواله التي تدخل في المجموعة المدنية قبل تسلمها.

المادة 227

اذا لم يرض جميع ذوي الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة المدنية بناء على طلب احدهم للفصل فيها.

المادة 228

يجوز للربان الامتناع عن تسليم البضائع التي يجب ان تساهم في الخسارات العامة الا اذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبها في هذه الخسارات. واذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الامر على قاضي المحكمة المدنية لتعيين خبير لاجراء تقدير مؤقت للمساهمة في الخسارات المذكورة ويحدد الضمان وفقا لهذا التقدير. وللقاضي ان يأمر ببيع البضائع كلها او بعضها للحصول على هذا الضمان. ويجب ان يتم هذا البيع بالمزاد العلني وبالثمن الاساسي الذي يحدده القاضي، وله ان يامر بلصق اعلانات ودرجها في الصحف اذا اقتضى الحال ذلك.

المادة 229

تعتبر الديون الناشئة عن الخسارات العامة ممتازة. ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي انقذت او الثمن المتحصل من بيعها. اما بالنسبة الى المبالغ المستحقة لاصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي انقذت واجرتها وتوابعها، وتسري على هذا الامتياز احكام حقوق الامتياز البحرية. وتستوفى مصاريف تسوية الخسارات العامة وبالاولوية على ما عداها من الديون.

المادة 230

لا تضامن بين الملتزمين بالمساهمة في الخسارات العامة. ومع ذلك اذا عجز احدهم عن دفع كل نصيبه في هذه الخسارات وزع نصيبه او الباقي منه بنسبة ما يستحقه كل منهم في الخسارات العامة.

المادة 231

لا يقبل طلب الاشتراك في تسوية الخسارات العامة عن الاضرار التي

لحقت بالبضائع الا اذا اخطر الربان كتابة بالطلب خلال ثلاثين يوما من تسلم البضائع. واذا كان الطلب متعلقا بالاضرار التي لحقت بالسفينة وجب اخطار اصحاب البضائع به الميعاد المذكور من يوم انتهاء الرحلة.

المادة 232

تتقادم دعوى المساهمة في الخسارات البحرية بمضي سنتين من يوم وصول السفينة الى الميناء الذي كان معينا لوصولها او الى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية. وينقطع التقادم بالاضافة الى اسباب المقررة في القانون المدني بتعيين خبير التسوية، وفي هذه الحالة يسري تقادم جديد بالمدة نفسها من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات العامة او من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية.

الباب الخامس

التأمين البحري

المادة 233

تسري احكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعة اتقاء الاخطار المتعلقة برحلة بحرية. ويجوز الاتفاق على مخالفة هذه الاحكام الا اذا كانت ذات صفة الزامية.

الفصل الأول

أحكام عامة

الفرع الأول

عقد التأمين

المادة 234

لا يجوز اثبات عقد التأمين الا بالكتابة. ويجوز ان تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية او عرفية. وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب اثباته بالكتابة ايضاً . ومع ذلك تكون الوثيقة المؤقتة التي يعطيها المؤمن ملزمة للطرفين.

المادة 235

تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له ولامره او للحامل، ويجوز اجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين. ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض. وللمؤمن ان يحتج في مواجهته بكل الدفوع التي يجوز له توجيهها الى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لافراد او للحامل.

المادة 236

يجب ان تشتمل وثيقة التأمين على تاريخ عقد التأمين مبينا باليوم والساعة ومكان العقد واسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه وصفته اذا كان يتعاقد لحساب الغير والاموال المؤمن عليها والاخطار التي يشملها والمستثناه وزمانها ومكانها ومبلغ التامين وقسطه. ويجب ان يوقع المؤمن او من يمثله وثيقة التأمين.

المادة 237

يجوز التأمين على جميع الاموال التي تكون معرضة لاخطار البحر ولا

يجوز ان يكون طرفا في عقد التأمين او مستفيدا منه الا من كانت له مصلحة مباشرة او غير مباشرة في عدم حصول الخطر.

المادة 238

يجوز للمؤمن اعادة التامين على الاموال المؤمن عليها.

المادة 239

اذا كان الخطر مؤمنا عليه في عقد واحد من قبل عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

المادة 240

لا يترتب على التأمين اي اثر اذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين او من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون ان يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان، ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك الا بالنسبة الى الشحنة الاولى.

المادة 241

يسأل المؤمن عن الاضرار التي تلحق بالاشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة او غرق او جنوح او تصادم او رمي في البحر او حريق او انفجار او سرقة وعلى وجه العموم بسبب جميع الطوارئ والحوادث البحرية. ويكون المؤمن مسؤولا عن مساهمة الاموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية العامة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين. وكذلك يكون المؤمن مسؤولا عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الاموال المؤمن عليها من ضرر مادي او الحد من هذا الضرر.

المادة 242

يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق بالسفينة او البضائع المؤمن عليها بفعل او خطأ المؤمن له او تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن ان سبب هذه الاضرار ناشئ عن اهمال المؤمن له في بذل العناية المعقولة اللازمة

للمحافظة على سلامة السفينة او البضائع. وكذلك يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة او البضائع المؤمن عليها بفعل او خطأ الربان او البحارة ايا كان نوع الخطأ او جسامته.

المادة 243

يظل المؤمن مسؤولا عن الاخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار الى تغيير الطريق او الرحلة او السفينة التي تقوم بنقل البضائع او اي تغيير اخر يقرره الربان بدون تدخل من المجهز او المؤمن له او يقصد به مساعدة سفينة او مركب في خطر او انقاذ ما عليها من اشخاص واموال. اما اذا كان تغيير الرحلة او الطريق اختياريا فلا يسأل المؤمن الا عن الحوادث التي يثبت انها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه.

المادة 244

لا يشمل التأمين اخطار الحرب الخارجية او الاهلية والاضطرابات والثورات والاضراب والاغلاق واعمال التخريب والارهاب والاضرار التي تحدثها الاشياء المؤمن عليها في الاموال الاخرى او الاشخاص ما لم يتفق على خلاف ذلك.

المادة 245

اذا اتفق على تأمين اخطار الحرب، شمل هذا التأمين الاضرار التي تلحق بالاشياء المؤمن عليها بسبب الاعمال العدائية والانتقامية والاسر والاستيلاء والايقاف والاكراه اذا وقعت بفعل الحكومات والسلطات سواء اكان معترفا بها ام غير معترف بها او بسبب انفجار الالغام ومعدات الحرب الاخرى ولو لم تكن الحرب قد اعلنت او كانت قد انتهت.

المادة 246

لا يسأل المؤمن عما يلي :

أ- الاضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه او عدم كفاية تغليفه او حزمه، ومع ذلك يكون المؤمن مسؤولا عن الضرر الناشئ

عن عيب خفي في السفينة.

ب- النقص العادي الذي يطرأ على البضاعة اثناء الطريق.

جـ- الاضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرات والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار واعمال التهريب او اي اعمال اخرى غير مشروعة.

د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المعطاة لرفع الحجز.

هـ- الاضرار غير المباشرة التي تلحق بالاشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الاسعار والعقابات التي تؤثر في العملية التجارية التي تجريها المؤمن له.

المادة 247

يلتزم المؤمن له بان يدفع قسط التأمين والرسوم والمصاريف في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بان يبذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة والبضائع وان يعطي بيانا صحيحا عند اجراء العقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الاخطار التي يشملها التأمين وان يطلعه اثناء سريان العقد على ما يطرأ من زيادة على هذه الاخطار في حدود علمه بها.

المادة 248

يجوز الاتفاق على اعفاء المؤمن من تعويض الضرر في الحدود التي يعينها العقد ويخفض الاعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملا اذا جاوز الضرر حد الاعفاء. وفي جميع الاحوال يحسب الاعفاء بعد استنزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه.

المادة 249

إذا تخلف المؤمن له عن دفع قسط التأمين جاز للمؤمن ان يوقف التأمين او ان يلغي العقد. ولا ينتج الايقاف او الالغاء اثره الا بعد انقضاء خمسة عشر يوما من التنبيه على المؤمن له بالوفاء، ويجوز أن يحصل التنبيه

بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول او ببرقية. ولا يحول التنبيه بايقاف التأمين دون عمل تنبيه اخر بالغاء العقد ما دام المؤمن له متخلفا عن دفع قسط التأمين والمصاريف. ويعود عقد التأمين الى انتاج اثاره في المستقبل بعد انقضاء اربع وعشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف. ويترتب على الغاء العقد الزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الاخطار السارية وذلك دون اخلال بما يستحق من تعويضات. ولا يسري اثر الايقاف او الالغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت اليه وثيقة التامين قبل وقوع اي حادث وقبل التنبيه بالايقاف او الالغاء. ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث ان يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

المادة 250

إذا أفلس المؤمن له أو أعسر ولم يكن قد دفع القسط المستحق عليه بعد إعذاره جاز لمؤمن الغاء العقد، ولا يسري هذا الالغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت اليه ملكية وثيقة التامين قبل وقوع اي حادث وقبل التبليغ بالالغاء. ويثبت هذا الحق للمؤمن له في حالة افلاس المؤمن. وفي جميع الاحوال يلتزم المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الاخطار السارية.

المادة 251

يبطل التأمين اذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات مطابقة للحقيقة من شأنها جعل المؤمن يقدر الخطر باقل من حقيقته. وكذلك يبطل التأمين إذا سكت المؤمن له بسوء قصد عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك ان قدر المؤمن الخطر باقل من حقيقته. ويقع البطلان ولو لم يكن للبيان غير الصحيح وللسكوت، اية صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه. ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملا اذا ثبت سوء القصد من جانب المؤمن له ونصف القسط فقط اذا انتفى سوء القصد.

المادة 252

على المؤمن له ان يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ اثناء سريان العقد ويكون من شأنها زيادة الاخطار التي يتحملها المؤمن وذلك خلال ثلاثة ايام

من تاريخ العلم بها بعد استبعاد ايام العطلة الرسمية. فاذا لم يقع الاخطار في الميعاد جاز للمؤمن الغاء العقد. واذا وقع الاخطار في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين ان زيادة الاخطار لم تكن ناشئة من فعل المؤمن له بقى التأمين ساريا مقابل قسط اضافي. اما اذا كانت زيادة الاخطار ناشئة عن فعل المؤمن له، جاز للمؤمن اما الغاء العقد مباشرة مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين، واما ابقاء العقد مع المطالبة بقسط اضافي مقابل زيادة الاخطار.

المادة 253

يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الاشياء المؤمن عليها او بعد وصولها اذا ثبت ان نبأ الهلاك او الوصول قد بلغ الى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار امره باجراء التأمين او الى مكان توقيع العقد قبل ان يوقعه المؤمن. واذا كان التأمين معقودا على شرط الانباء السارة او السيئة فلا يبطل الا اذا ثبت ان المؤمن له كان يعلم علما شخصيا بهلاك الشيء المؤمن عليه او كان المؤمن يعلم بوصول الشيء. وكذلك يبطل التأمين اذا علم المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه بعد اصدار امره باجراء التأمين ولم يبادر باسرع الوسائل الممكنة الى الغاء هذا الامر قبل التوقيع على العقد. وفي جميع الاحوال يدفع الطرف الذي يثبت سوء نيته للطرف الاخر تعويضا يعادل ضعف القسط المتفق عليه.

المادة 254

يجوز للمؤمن طلب ابطال العقد اذا كان مبلغ التامين يزيد عل قيمة الاشياء المؤمن عليها وثبت تدليس من جانب المؤمن له، وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملا من حق المؤمن. فاذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحا بقدر قيمة الاشياء المؤمن عليها ويكون للمؤمن الحق في نصف القسط عن القدر الزائد. اما اذا كان مبلغ التامين اقل من القيمة الحقيقية للاشياء المؤمن عليها تحمل المؤمن جزءا من الضرر بنسبة هذا الفرق.

المادة 255

فيما عدا حالة الغش اذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء اكانت مبرمة في تاريخ واحد ام في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على الشيء المؤمن عليه اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر على المؤمنين المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. ويجب على المؤمن له اذا طلب تسوية الضرر الذي لحق به ان يصرح بوجود التأمينات الاخرى التي يعلم بها والا كان طلبه غير مقبول. ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الاخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به. واذا كان احدهم معسرا وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين. وفي حالة ثبوت الغش من جانب المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للابطال بناء على طلب المؤمن. وفي جميع الاحوال يكون قسط التأمين باكمله من حق المؤمن حسن النية.

المادة 256

يجب على المؤمن له ان يقوم بكافة التدابير التحفظية وان يبذل العناية المعقولة للمحافظة على البضائع المؤمن عليها وان يقوم بجميع الاجراءات اللازمة للمحافظة على حق الرجوع قبل الغير المسؤول، ويجوز للمؤمن القيام بهذه التدابير والاجراءات ولا يترتب على قيام المؤمن او المؤمن له بهذه التدابير والاجراءات اي اثر في الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين. ويسأل المؤمن له بقدر الضرر الذي يصيب المؤمن عن اهماله واهمال تابعيه وخلفائه في القيام بالالتزامات المذكورة في الفقرة السابقة وعن كل عمل في حدود القانون يكون من شأنه اعاقة المؤمن عن استعمال حقه في دعوى الرجوع.

الفرع الثاني

تسوية الأضرار

المادة 257

تسوي الاضرار بطريق التعويض الا اذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه في الاحوال التي يجيز له الاتفاق او القانون اتباع هذه الطريقة.

المادة 258

لا يجوز ان يكون الترك جزئيا او متعلقا على شرط، ويترتب عليه انتقال ملكية الاشياء المؤمن عليها الى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التامين بكامله. وتنتقل الملكية بين الطرفين بأثر رجعي يعود الى يوم وقوع الحادث.

المادة 259

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته في الترك ان يصرح بجميع عقود التأمين التي اجراها او التي يعلم بوجودها. واذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة سقط حقه في الافادة من التأمين.

المادة 260

يجب على المؤمن له اثبات بدء سريان الخطر. ويفترض وقوع الضرر في الزمان والمكان المذكورين في عقد التأمين الا اذا اثبت المؤمن خلاف ذلك. واذا اراد المؤمن ابراء ذمته وجب عليه ان يثبت ان الضرر لا يدخل ضمن الاخطار التي يشملها التأمين. ومع ذلك اذا كان التأمين لا يشمل الا بعض الاخطار وجب على المؤمن له ان يثبت ان الحادث ناشئ عن احد هذه الاخطار واذا استعمل المؤمن له حقه في الترك وجب عليه ان يثبت ايضا ان الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اختيار طريقة الترك.

المادة 261

لا يلزم المؤمن باصلاح او استبدال الاشياء المؤمن عليها.

المادة 262

على المؤمن ان يدفع حصة الاشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات العامة سواء اكانت تسوية هذه الخسارات مؤقتة او نهائية وذلك بنسبة قيمة المؤمن الاشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن ان وجدت.

المادة 263

لا يجوز اقامة الدعوى على المؤمن للمطالبة بالتعويض قبل انقضاء ثلاثين يوما من تقديم طلب الوفاء مرفقا بالمستندات المؤيدة له وبوثيقة الترك عند الاقتضاء. ويعتبر المؤمن في حالة اعذار بانقضاء الميعاد المذكور. واذا لم تتم التسوية خلال هذا الميعاد وجب علىالمؤمن رد المستندات التي تسلمها.

المادة 264

تنتقل الى المؤمن جميع الحقوق التي نشأت بمناسبة الاضرار المشمولة بالتأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه ومنذ اليوم الذي تم فيه هذا الدفع.

الفرع الثالث

التقادم

المادة 265

تنقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين وتسري هذه المدة كما يلي :

أ- من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

ب- من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه دعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالسفينة.

جـ- من تاريخ وصول السفينة او من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالبضائع، اما اذا كان الحادث لاحقا لاحد هذين التاريخين فيسرى التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

د- من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الاضرار بطريقة الترك، وفي حالة تحديد مهلة في العقد لاقامة دعوى الترك يسري التقادم من تاريخ انقضاء هذه المهلة.

هـ- من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المساهمة في الخسارات العامة وبدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة او الانقاذ.

و- من تاريخ اقامة الغير دعواه على المؤمن له او من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء بالنسبة لدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

المادة 266

تنقضي بمضي سنتين كذلك دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد.

المادة 267

ينقطع التقادم المذكور في المادتين السابقتين بكتاب مسجل او تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة وذلك بالاضافة الى الاسباب الاخرى المقررة في القانون.

الفصل الثاني

أحكام خاصة ببعض أحكام التأمين

الفرع الأول

التأمين على السفينة

المادة 268

يعقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة او لمدة محددة. ويجوز ان يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة في احد الموانى او المراسي او الاحواض الجافة او اي مكان آخر. ويجوز ايضا التأمين على السفينة وهي في مرحلة البناء.

المادة 269

يسري ضمان المؤمن في حالة التأمين بالرحلة من تاريخ البدء في شحن البضائع الى تاريخ الانتهاء من تفريغها دون ان تجاوز مدة سريان التأمين في جميع الاحوال خمسة عشر يوما من وقت وصول السفينة الى المكان المقصود او الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضائع في هذا المكان لرحلة جديدة. واذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت اقلاعها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المعين في وثيقة التأمين. واذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الاخيرة هو مكان انتهاء عقد التأمين.

المادة 270

اذا كان التأمين لمدة محددة فان ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد. ومع ذلك اذا كانت السفينة في القوت المحدد لبدء سريان التأمين محلا لترميم مترتب على ضرر يشمله التأمين او كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف يضمنه المؤمن فلا يسري التأمين الا من وقت انتهاء الترميم

او الرحلة. وفي هذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يكن العقد خلالها سارياً. اما اذا انتهى التأمين وكانت السفينة محلا لترميم او كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف وكان الترميم او التلف مما يشمله التأمين امتد سريان العقد الى انتهاء الترميم او الرحلة. وفي هذه الحالة يزاد قسط التأمين بنسبة المدة الاضافية.

المادة 271

تكون السفينة مشمولة بالتامين دون انقطاع في اي مكان توجد في وذلك اثناء سريان العقد وبالنسبة الى نوع الملاحة المذكورة فيه.

المادة 272

لا يسأل المؤمن عن الاضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة الا اذا كان العيب خفياً، كما لا يسأل المؤمن عن الاضرار الناشئة عما يصدر من الربان من اخطاء متعمدة.

المادة 273

فيما عدا الضرر الذي يلحق بالاشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات ايا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى او ارتطامها بشيء ثابت او متحرك او عائم. ويجوز للمؤمن له بغير رضا المؤمن اجراء تأمينات تكميلية لضمان مسؤوليته الناشئة عن الاضرار التي تحدثها السفينة والتي لا تشملها الفقرة السابقة او التي تجاوز المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين. ولا تحدث التأمينات التكميلية اثرها بالنسبة الى الاضرار المؤمن عليها الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.

المادة 274

اذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التامين كاملا بمجرد بدء سريان الاخطار المؤمن عنها. واذا كان التأمين على السفينة لرحلة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التامين اذا هلكت السفينة كليا او قرر المؤمن له تركها وكان الهلاك او

الترك مما يقع على عاتق المؤمن. اما اذا لم يكن الهلاك او الترك مما يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط الا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الاخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي ادى الى هلاك السفينة او تركها.

المادة 275

يبقى مبلغ التأمين ضامنا لكل حادث يقع اثناء سريان وثيقة التامين وان تعددت الحوادث الا اذا اتفق الطرفان على حق المؤمن في طلب قسط تكميلي اثر كل حادث. وتسوي الحوادث الحاصلة خلال كل رحلة على حدة سواء كان التأمين معقودا لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة او لمدة معينة. وتعتبر الرحلة كما هي محددة في الفقرتين الاولى والثانية من المادة (329) وحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء اكان التأمين لرحلة واحدة او لعدة رحلات او لمدة معينة . اما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منها على حدة.

المادة 276

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الاخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة او تعطلها او غير ذلك من الاسباب. وتخفض قيمة القطع التي استبدلت بما يعادل الفرق في القيمة بين الجديد والقديم ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة 277

يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة للمؤمن في الاحوال الاتية :

أ- اذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول اخر انباء عنها. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الانباء.

ب- اذا هلكت السفينة كلياً.

جـ- اذا اصيبت السفينة بتلف لا يمكن اصلاحه او تعذر اصلاحه بسبب

عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة الا اذا كان من المستطاع قطرها الى مكان اخر يكون اجراء الاصلاح فيه ممكناً.

د- اذا كانت نفقات اصلاح السفينة تعادل ثلاثة ارباع قيمتها على الاقل.

المادة 278

اذا كان التأمين يشمل مخاطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في التخلي عن السفينة في حالة اسرها او الحجز عليها او ايقافها بناء على امر من السلطات العامة اذا لم تسترد السفينة خلال اربعة اشهر من تاريخ قيامه باخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة 279

تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف. وتعتبر البضائع وغيرها من الاموال المملوكة للمجهز كانها مملوكة للغير، وذلك بالنسبة للمؤمن على السفينة.

المادة 280

اذا انتقلت ملكية السفينة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد بشرط أن يخطر المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية إليه وان يقوم بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المالك السابق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ولا تحسب في الميعاد المذكور ايام العطلات الرسمية. ويبقى المؤمن له السابق ملزما قبل المؤمن بدفع اقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية. ويجوز للمؤمن ان يطلب الغاء العقد خلال شهر من تاريخ اخطاره بانتقال الملكية وفي هذه الحالة يستمر العقد قائما مدة خمسة عشر يوما من تاريخ الاخطار. واذا لم يقع الاخطار بانتقال الملكية في الميعاد المذكور في الفقرة الاولى اعتبر التأمين موقوفا من تاريخ انتهاء هذا الميعاد. ويعود عقد التأمين الى انتاج اثاره بعد انقضاء اربع وعشرين ساعة من حصول الاخطار ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

المادة 281

اذا كان موضوع التأمين خاصا بالمكافأة المستحقة عن المساعدة او الانقاذ التزم المؤمن في حدود مبلغ التأمين المصاريف التي تنفق لمساعدة السفينة او انقاذها بسبب خطر يشمله التأمين ويدفع كل مكافأة اخرى تستحق بسبب هذا الخطر. ولا ينتج التأمين المذكور اثره الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة. واذا كان موضوع التأمين خاصا بالمصروفات التي تنشأ عن تعويم السفينة التزم المؤمن بدفعها في حدود مبلغ التأمين وذلك في الاحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين.

المادة 282

اذا عقد التامين عل اجرة السفينة ولم يشترط استحقاقها في جميع الاحوال فلا يشمل التأمين إلا 60% منها ما لم يتفق على غير ذلك. ولا يضمن المؤمن في التأمين على الاجرة الا حصة هذه الاجرة في الخسارات العامة ودفع الاجرة المستحقة للمؤمن له في حالة ترك السفينة او التخلي عنها بسبب خطر يشمله التأمين وذلك في حدود مبلغ التأمين وبشرط ان يثبت المجهز في الاحوال المذكورة بالفقرتين الثالثة والرابعة من المادة -277- انه لم يتمكن من ترحيل البضائع الى ميناء الوصول.

المادة 283

اذا كان محل التأمين اجور البحارة ونفقاتهم واعادتهم الى اوطانهم والارباح المتوقعة التزم المؤمن بتعويض الضرر الناشئ عن اي خطر بحري يشمله التأمين اذا اثبت المدعي ان الضرر يتعلق بمحل التأمين.

الفرع الثاني

التأمين على البضائع

المادة 284

يكون التأمين على البضائع بوثيقة لرحلة واحدة او بوثيقة اشتراك.

المادة 285

تكون البضائع مشمولة بالتامين دون انقطاع في اي مكان توجد فيه اثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان . ومع ذلك يجوز للمؤمن زيادة قسط التأمين اذا بقيت البضائع في ميناء او استغرق مرورها او اعادة شحنها على سفينة اخرى مدة غير اعتيادية او اذا اضطرت السفينة التي تنقلها الى الالتجاء الى احد المواني او تغيير طريقها المعتاد وذلك مع مراعاة الاحكام المذكورة في المادة -254- واذا كانت البضائع اثناء الرحلة محلا لنقل بري او نهري او جوي سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكورة الا اذا اتفق على غير ذلك.

المادة 286

لا يجوز ان يزد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافا اليه مصاريف نقلها الى ميناء الوصول والربح المتوقع.

المادة 287

تقدر الخسائر التي اصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.

المادة 288

يجوز للمؤمن له التخلي عن البضائع للمؤمن في الحالات الاتية :

أ- اذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول اخر انباء

عنها. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الانباء.

ب- اذا اصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ في عمليات ترحيل البضائع باية طريقة للنقل الى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة اشهر من تاريخ قيام المؤمن له باخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

جـ- اذا بيعت البضائع اثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادي.

د- اذا فقدت البضائع او هلكت كليا او اصابها تلف يعادل على الاقل ثلاثة ارباع قيمتها. واذا كان التامين يشمل اخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في التخلي عن البضائع في حالة اسر السفينة او الحجز عليها او ايقافها بأمر من السطات العامة اذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال اربعة اشهر من تاريخ قيامه باخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة 289

اذا اجرى التأمين بوثيقة اشتراك وجب ان تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة واقساط التأمين اما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بالنسبة الى كل شحنة على حده.

المادة 290

يلتزم المؤمن له في وثيقة الاشتراك باخطار المؤمن بالشحنات الآتي ذكرها كما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها:

أ- جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له او تنفيذا لعقود شراء او بيع تلزمه باجراء التأمين، ويشمل التأمين هذه الشحنات من وقت تعرضها للاخطار المؤمن عنها بشرط ان يقدم المؤمن له اخطارا عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد.

ب- جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي عهد الى المؤمن له

باجراء التأمين عليها بشرط ان تكون له مصلحة في الشحن بوصفه وكيلا بالعمولة او امينا على البضائع او غير ذلك. ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الا من وقت اخطار المؤمن بها، ولا تطبق وثيقة الاشتراك اذا كان دور المؤمن له مقصورا على تنفيذ الامر الصادر اليه من الغير باجراء التأمين.

المادة 291

اذا تعمد المؤمن له مخالفة الالتزامات المنصوص عليها في المادتين السابقتين جاز للمؤمن ان يطلب الغاء العقد فورا وان يسترد ما دفعه من الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع اول مخالفة او ان يستوفى على سبيل التعويض اقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر عنها .

المادة 292

على المؤمن له اخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسليم البضاع المؤمن عليها بوجود التلف والا افترض انه تسلمها سليمة.

الفرع الثالث

التأمين من المسؤولية

المادة 293

في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين الا اذا وجه الغير الذي اصابه الضرر ومطالبة ودية او قضائية الى المؤمن له.

المادة 294

اذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم كل مؤمن عن كل حادث

على حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث.

المادة 295

يجوز لمن يتولى بناء السفينة او اصلاحها ان يعقد تأمينا لضمان مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بالسفينة او بالغير، وتسري على هذا التأمين احكام التأمين البحري اذا اتفق على ذلك. خليفة بن حمد آل ثاني امير دولة قطر .

القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981م

نحن قابوس بن سعيد سلطان عمان

بعد الإطلاع على المرسوم السلطاني رقم ت26/75 باصدار قانون تنظيم الجهاز الإداري الدولة وتعديلاته.

وعلى المرسوم السلطاني رقم 34/72 باصدار قانون العمل وتعديلاته.

وعلى المرسوم السلطاني رقم 4/74 بشأن الشركات التجارية.

وعلى المرسوم السلطاني رقم 12/79 باصدار قانون شركات التأمين.

وبناء على ما تقتضيه المصلحة العامة.

رسمنا بما هو آت

مادة 1 : يعمل بأحكام القانون المرافق في شؤون الملاحة البحرية ويسمى بالقانون البحري.

مادة 2 : على وزارة المواصلات اصدار القرارات واللوائح التنفيذية لهذا القانون بالتنسيق مع الوزارات المعنية الأخرى وعلى الوزارات والجهات الحكومية الأخرى اتخاذ ما يلزم لتنفيذ هذا القانون كل في حدود اختصاصها.

مادة 3: يلغى العمل بأي قانون او مرسوم او اي نص قانوني اخر تتعارض او تتخالف احكامه مع احكام هذا القانون.

مادة 4: ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية ويعمل به بعد مضي ثلاثة اشهر من تاريخ نشره.

قابوس بن سعيد

سلطان عمان

القانون البحري

أحكام عامة

المادة 1

تسري احكام هذا القانون على جميع انواع الملاحة البحرية سواء اكانت هذه الملاحة تستهدف الربح او لم تكن وسواء كانت تمارسها ذوات طبيعية او ذوات معنوية.

المادة 2

اذا لم يوجد في هذا القانون نص يمكن تطبيقه . تطبق احكام المبادئ العامة لأي تشريع عماني اخر خاص بالملاحة البحرية واحكام الاتفاقيات الإقليمية والدولية والعرف البحري.

المادة 3

تعتبر الملاحة بحرية عندما تمارس في البحر والموانئ والمرافئ واجزاء الأنهر المتصلة بالبحر.

المادة 4

(كما عدلت بالمرسوم السلطاني رقم 12/93 تاريخ 24/4/1993)

1- لا تسري احكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن المساعدة لها الا فيما يتعلق بالتصادم والانقاذ البحري.

2- لا تسري احكام هذا القانون على السفن المخصصة لمصلحة عامة غير تجارية تابعة للدولة او مؤسساتها فيما عدا الأحكام الواردة بالفصلين الأول والثاني من الباب الثاني والفصل الثاني من الباب الثالث من الكتاب الأول وأحكام التصادم والانقاذ البحري والخسائر البحرية المشتركة.

3- لا يجوز ان تكون السفن المذكورة في الفقرة (2) او شحناتها محلا للحجز او الضبط او الاحتجاز، وذلك مع عدم المساس بما لذوي الشأن من الحقوق والدعاوى الأخرى.

المادة 5

يجوز للسفن الأجنبية المرور عبر المياه الإقليمية العمانية على ان تحترم القوانين العمانية والقواعد الواردة في المعاهدات الدولية المنضمة اليها حكومة السلطنة.

المادة 6

(كما عدلت بالمرسوم السلطاني رقم 12/93 تاريخ 1993/4/24م)
لا يجوز لاي سفينة اجنبية ان تقوم بعمليات القطر والارشاد في الموانئ العمانية او الملاحة الساحلية بين موانئ السلطنة او القيام بأية اعمال بحرية بالبحر الاقليمي للسلطنة مثل الصيد، اعمال البحث العلمي، الانقاذ، التنقيب والاستكشاف، اعمال الخدمة والتموين للحفارات والحفر، بدون ترخيص من الجهة البحرية المختصة.

6 **مكرر**

(كما اضيفت بالمرسوم السلطاني رقم 12/93 تاريخ 1993/4/24م)
يعاقب بغرامة الف ريال عماني ربان او رئيس السفينة الأجنبية الذي يخالف احكام المادة السادسة من القانون او يعمل بترخيص انتهى مفعوله.

المادة 7

تنظم اللوائح التي يصدرها وزير المواصلات او القوانين البحرية الخاصة تنظم الامور المتعلقة بالامن والنظام والتأديب على السفن . والجواز البحري ومؤهلات الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية.

المادة 8

مع عدم الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في هذا القانون او اي

قانون اخر في السلطنة فان اي مخالفة لأحكام هذا القانون يعاقب عليها بالجزاءات التي تحددها اللوائح الوزارية الصادرة تنفيذا له او القوانين الخاصة المشار اليها في المادة السابقة.

الكتاب الأول

الباب الأول

في السفينة بوجه عام

المادة 9

السفينة هي كل منشاة تعمل عادة او تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتشتمل على جميع الملحقات والتفرعات الضرورية لاستثمارها.

المادة 10

تتمتع السفينة بالجنسية العمانية اذا كانت مملوكة لعماني او لشركة عمانية طبقا لأحكام قوانين السلطنة.

المادة 11

تعتبر في حكم السفن المتمتعة بالجنسية العمانية : 1- السفن السائبة في البحر التي تلتقطها سفن تتمتع بالجنسية العمانية 2- السفن المصادرة لمخالفتها القوانين العمانية .

المادة 12

عل كل سفينة تتمتع بالجنسية العمانية ان ترفع العلم العماني وان تتخذ لها اسما توافق عليه الجهة البحرية المختصة.

المادة 13

يقع تسجيل السفينة العمانية في المركز المعد لذلك من قبل السلطة البحرية المختصة وحسب الأحكام الواردة بالفصل الثاني في هذا الباب.

المادة 14

يجب عل كل سفينة مسجلة ان تتسم بحروف عربية ولاتينية بالعلامات التالية: – عل كل جنب من المقدمة .... اسم السفينة واسم مكان التسجيل. – على مؤخرتها .... الاسم ورقم التسجيل . وعلى مالك السفينة كتابة اسمها ورقم تسجيلها وحمولتها الصافية المسجلة بالحروف العربية واللاتينية في مكان ظاهر على احدى العوارض الرئيسية في غرفة القيادة .

المادة 15

تقوم السلطة البحرية المختصة بتحديد حمولة السفينة وتعطي لمالكها شهادة في ذلك.

المادة 16

لا يجوز بوجه من الوجوه محو واخفاء وتغطية الأحرف او الأرقام او العلامات القانونية المشار اليها بالمادة 14 السابقة وكل مخالفة لهذه الأحكام تعرض صاحب السفينة وربانها لعقوبة السجن مدة لا تتجاوز الشهر ولغرامة لا تتجاوز مائة ريال عماني او لإحدى هاتين العقوبتين الا اذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة في الأسر.

المادة 17

لا يجوز وضع علامات مزورة على السفينة وكل مخالفة تعرض مرتكبها لعقوبة السجن مدة لا تتجاوز ثلاثة اشهر ولغرامة لا تتجاوز خمسمائة ريالا او لاحدى العقوبتين فقط مع امكانية مصادرة السفينة.

المادة 18

التصرفات التي يكون موضوعها انشاء او نقل او انقضاء حق الملكية على

السفينة او غيره من الحقوق العينية يجب ان تتم بكتاب رسمي او بمقتضى حكم نهائي. فاذا وقعت هذه التصرفات في بلد اجنبي وجب تحريرها امام القنصل العماني او امام الموظف المحلي المختص عند عدم وجود قنصل للسلطنة ولا تكون التصرفات والاحكام المذكورة نافذة بين المتعاقدين او بالنسبة الى الغير ما لم تستوف الشكل يقرره لها هذا القانون.

الباب الثاني

في أوراق السفينة والرقابة عليها

الفصل الأول

أوراق السفينة

المادة 19

يجب على سفينة عمانية ان تحمل الأوراق التالية في مطبوعات رسمية:

أولاً: السفن المعدة للملاحة في عرض البحر والسفن الساحلية:

1- شهادة التسجيل البحري وهي التي تسلمها السلطة البحرية المختصة وتشتمل على وصف السفينة وبيان مربطها واسمها ونوعها ورقم تسجيلها واسم مالكها وتاريخ صنعها ومكانه والظروف التي ادت التي تجنسها.

2- دفتر الطاقم المنظم اخر التشكيلات الطارئة على بحارة السفينة والموقع في اخر مرسى لها. ويجب ان يكون معدا للتأشيرات عند الوصول والإقلاع.

3- ترخيص الملاحة للسنة الجارية.

4- شهادة الأمان.

5- اجازة ملاح لكل عضو من البحارة .

6- الوثائق الصحية موقع عليها من قبل مكتب الحجر الصحي في اخر مرسى للسفينة.

7- بيان الحمولة بتوقيع مكتب الجمارك.

8- دفتر يومية.

ثانياً: السفن المعدة للصيد:

1- شهادة التسجيل البحري.

2- دفتر الطاقم.

3- ترخيص الملاحة للسنة الجارية .

4- شهادة الأمان .

5- اجازة الصيد للسنة الجارية.

6- إجازة ملاح صياد لكل فرد من البحارة.

ثالثاً: السفن المعدة للنزهة:

1- شهادة التسجيل البحري.

2- دفتر الطاقم في حالة استخدام ملاحين في السفينة.

3- شهادة الأمان وبالنسبة للسفن المعدة للصيد تعتبر وزارة الزراعة والاسماك هي السلطة المختصة في مفهوم هذا القانون فيما يتعلق بتراخيص واجازات وشروط الصيد.

المادة 20

على السفن الأجنبية ان تحمل الأوراق المفروضة بقوانينها الوطنية

بالإضافة للترخيص الوارد بالمادة 6 مع ما يثبت توفر شروط السلامة طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن.

المادة 21

تعفى من جميع الأوراق الواردة بالمادة 19 القوارب الصغيرة منها والكبيرة التابعة للسفينة والموجودة بقائمة الإحصاء.

المادة 22

كما تعفى من الأوراق المذكورة ما عدا ترخيص الملاحة وشهادة الأمان المراكب والمسطحات والناقلات والرافعات وغيرها من العائمات التي تعمل داخل مرفأ واحد.

المادة 23

يمنح الترخيص بالملاحة شهادة الأمان بناء على طلب يقدم الى السلطة البحرية المختصة وتحدد بقرار من الوزير للمختص البيانات التي يجب ذكرها في الطلب والأوراق التي ترفق به.

المادة 24

يراعى في منح الوثيقتين المذكورتين احكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن والقواعد الواردة في هذا القانون.

المادة 25

لا يمنح ترخيص الملاحة وشهادة الأمان الا بعد معينة السفينة والتحقق من صلاحيتها للملاحة ومن توفر سائر الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح.

المادة 26

يكون ترخيص الملاحة ساري المفعول لمدة سنة قابلة للتجديد وفي جميع

الأحوال يجب ان تظل شروط منح الترخيص متوافرة في السفينة ويقدم طلب التجديد بالكيفية وفي المواعيد التي يصدر بها قرار من الوزير المختص.

26 مكرر

(كما اضيفت بالمرسوم السلطاني رقم 12/93 تاريخ 1993/4/24م) يعاقب بغرامة لا تقل عن مائتي ريال عماني ولا تزيد على ثلاثمائة ريال عماني كل ربان او مالك او مستغل لسفينة او وحدة بحرية عمانية يسيرها بدون ترخيص ملاحة او بترخيص ملاحة انتهى مفعوله او يسيرها بالمخالفة لترخيص الملاحة الممنوحة له.

المادة 27

اذا انتهت مدة الترخيص اثناء الرحلة امتد مفعوله بحكم القانون الى ان تدخل السفينة اول ميناء عماني او اول ميناء اجنبي فيه قنصل عماني. ولا تمتد مدة الترخيص على اية حال اكثر من ستين يوما.

الفصل الثاني

الرقابة على السفينة

المادة 28

للسلطة البحرية المختصة في كل وقت حق الرقابة والتفتيش على السفن العمانية اينما كانت وعلى السفن الأجنبية التي توجد في المياه الإقليمية العمانية بالنسبة للسفن العمانية تتناول تلك الرقابة التحقق من وجود الأوراق المنصوص عليها في المادة 19 السابقة والتحقق من صلاحية الآلات والمراجل للعمل وتوفر الشروط القانونية في عدد الملاحين ومؤهلاتهم ومراعاة العدد المسموح به من المسافرين وكفاءة ادوات النجاة والإنقاذ ومراعاة خطوط الشحن والأصول الفنية لشحن البضائع في السفينة او على سطحها. اذا كانت

السفينة تقوم بنقل الحجاج وجب على السلطة البحرية ان تتحقق ايضا من توفر الشروط الخاصة بهذا النوع من النقل وتمنح السلطة البحرية المختصة السفينة شهادة سفر عند بدء كل رحلة. وفيما يتعلق بالسفينة الأجنبية تتناول الرقابة التحقق من توفر الشروط المنصوص عليها في المادة 20. ويراعى في اجراء الرقابة اجتناب تعطيل العمليات التجارية التي تقوم بها السفينة.

المادة 29

لرئيس السلطة البحرية المختصة او من يقوم مقامه ان يأمر بمنع السفينة من السفر اذا لم تتوفر فيها لشروط المبينة في المادة السابقة وله يأمر بالغاء المنع والتصريح للسفينة بالسفر.

المادة 30

القرارات الصادرة بمنع السفينة من السفر او الغاء هذا المنع ان تكون مسببة - وتبلغ قرارات منع السفر او التصريح به الى الربان فور صدورها.

المادة 31

لصاحب المصلحة التظلم من القرارات المذكورة الى الوزير المختص خلال ايام من تاريخ تبليغ القرار ويجب ان يصدر قرار الوزير خلال عشرة ايام من تاريخ تقديم التظلم والا اعتبر التظلم مقبولا.

المادة 32

يعاقب الربان او رئيس السفينة التي توجد بها الأوراق المنصوص عليها في المادة 19 بالسجن مدة لا تتجاوز ثلاثة اشهر وبغرامة لا تتجاوز مائة ريال او باحدى هاتين العقوبتين.

المادة 33

إذا ثبت انه ليس في الأمر الا اهمال او سهو فيحكم على الربان او رئيس السفينة بالسجن لمدة لا تتجاوز شهر وبغامة لا تتجاوز خمسون ريالا او باحدى العقوبتين.

المادة 34

اما اذا ثبت على الربان او رئيس السفينة نية التهرب من احكام هذا القانون لغاية اجرامية فيحكم عليه بالسجن مدة لا تتجاوز ستة اشهر وبغرامة لا تتجاوز خمسماية ريال او باحدى العقوبتين فقط مع امكانية مصادرة السفينة .

المادة 35

يعاقب بنفس العقوبات الواردة في المادة السابقة الربان او رئيس السفينة الحائز لأوراق مزورة او لأوراق سفينة اخرى.

المادة 36

السفينة منقول يخضع للقواعد الحقوقية العامة مع مراعاة القواعد الخاصة الواردة بهذا القانون.

المادة 37

لا يصح نقل ملكية السفينة جزئيا او كليا الا بكتاب رسمي او حكم نهائي حسب الأحكام الواردة في المادة 18.

المادة 38

ملكية السفينة يمكن ان تكون مشتركة بين شخصين او اكثر

المادة 39

عند تعدد الشركاء يعمل برأى الأغلبية في كل ما تقتضيه المصلحة المشتركة لجميع المالكين وتحسب الأغلبية مقدار الملكية الزائدة على نصف مجمع الأنصباء.

المادة 40

يجوز بعد التفاوض ان تعهد السفينة المشار اليها في المادة السابقة الى وكيل يختار من بينهم او من غيرهم . وتشتمل ادارة السفينة على جميع

الأعمال الإدارية المعتادة ومنها ابرام عقود النقل والتأمين والتمثيل القانوني لجميع الشركاء في كل من ما يتعلق بالتجهيز والأشغال. الا انه لا يجوز للوكيل ان يقوم بأي عمل من اعمال التنازلات كما لا يجوز له ان يرهن السفينة او يجري بها اصلاحات جسيمة بدون اذن من اغلبية الشركاء.

المادة 41

لكل شريك في ملكية السفينة ان يحيل للغير حصته فيها دون اذن من بقية الشركاء الا ان لهم الحق في طلب ضمنها الى حصصهم خلال الخمسة عشر يوما الموالية لأعلامهم بوقوع الإحالة.

المادة 42

اذا كانت الإحالة لأجنبى فانها لا تصح الا بعد موافقة جميع الشركاء والحصول مسبقا على رخصة في ذلك من السلطة البحرية .

المادة 43

لا يجوز بيع السفينة صفقة الا بطلب اغلبية الشركاء المنصوص عليها في المادة 39 ما لم يوجد اتفاق مخالف لذلك.

43 **مكرر**

(كما اضيفت بالمرسوم السلطاني رقم 12/93 تاريخ 1993/4/24م)
لا يجوز بيع السفينة لأجنبي الا بعد الحصول مسبقا على ترخيص في ذلك من السلطة البحرية المختصة ويعاقب ملاك السفينة في حالة بيعها او تحويل حصة في ملكيتها لأجنبي قبل التصريح المشار اليه، بالسجن مدة لا تزيد على شهر وبغرامة (300) ثلاثمائة ريال عماني، او باحدى هاتين العقوبتين، ويعاقب بذات العقوبة البائع او المحيل اذا لم يقدم الى السلطة البحرية المختصة صورة رسمية من عقد البيع خلال شهر من اتمام اجراءات توقيعه.

الفصل الثاني

في تسجيل السفينة

المادة 44

يجب على كل سفينة عمانية ان يقع تسجيلها بالمكتب المعد لذلك وفقا لأحكام هذا القانون.

المادة 45

تعفى من التسجيل المذكور القوارب والمراكب والمنشآت المذكورة بالمادتين 21 ، 22.

المادة 46

ينشأ مكتب رئيسي بالوزارة المختصة يعد فيه سجل خاص يسمى سجل السفن ترقم صفحاته ويوضع على كل منها خاتم مكتب التسجيل وتخصص لكل سفينة صفحة مسلسلة ويكون رقمها هو رقم تسجيل السفينة. ويجوز عند الحاجة إحداث وتنظيم احداث مكاتب محليه بقرار من الوزير المختص.

المادة 47

يمسك بمكتب التسجيل دفتر يسمى دفتر الإيداع تثبت فيه طلبات التسجيل والمستندات المؤيدة لها بارقام متتابعة حسب الترتيب الزمني لورودها ويسلم طالب التسجيل ايصالا ذكر فيه العقد وتاريخه.

المادة 48

يجوز للوزير المختص وبقرار منه فرض مسك دفاتر فرعية اخرى حسبما تقتضيه المصلحة.

المادة 49

يجب تقديم طلب التسجيل خلال ثلاثين يوما من تاريخ اتمام منع

السفينة او اقتنائها وتبدأ من تاريخ دخول السفينة احدى الموانئ العمانية اذا صنعت او تم اقتناؤها في الخارج.

المادة 05

يقدم طلب التسجيل الى مكتب التسجيل ويجب ان يشتمل على البيانات الآتية:

1- اسم السفينة الحالي واسماؤها السابقة.

2- ميناء التسجيل.

3- تاريخ صنع السفينة ومكانه.

4- سبب اكتساب ملكية السفينة.

5- نوع السفينة (شراعية او ذات محرك)

6- ابعاد السفينة طولا وعرضا وعمقا.

7- حمولة السفينة الإجمالية والصافية .

8- اسم المالك او المالكين على الشيوع مع بيان حصة كل منهم.

9- الحقوق العينية المترتبة على السفينة.

10- الحجوز التي وقعت على السفينة. وعلى طالب التسجيل ان يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق اللازمة لإثبات صحة البيانات المقدمة وعليه ان يقدم شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي الذي كانت مقيدة فيه عند الاقتضاء. وتحتفظ الجهة البحرية المختصة بأصول المستندات والوثائق المذكورة او بصورة رسمية منها. ويحرر محضر تذكر فيه البيانات السابقة يوقعه امين السجل وطالب التسجيل.

50 **مكرر**

(كما اضيفت بالمرسوم السلطاني رقم 12/93 تاريخ 1993/4/24م)

1- يشترط لتسجيل اي سفينة او وحدة بحرية جديدة البناء تحت

العلم العماني ان تكون رسوماتها ومواصفاتها الفنية معتمدة من احدى هيئات الاشراف البحري المعتمدة من السلطة وأن يتم بناؤها تحت اشراف تلك الهيئة وطبقا لمواصفاتها.

2- بالنسبة للسفن والوحدات المستعملة فيشترط لتسجيلها تحت العلم العماني الا يزيد عمرها عن (15) عاما ويجب قبل شرائها تقديم الرسوم والمستندات الخاصة بها، الى الجهة البحرية المختصة بالسلطنة مشفوعة بتقرير عن خالتها من احدى هيئات الاشراف البحرية المعتمدة يبين مدى صلاحيتها للغرض المشتراة من اجله.

3- تستثنى السفن والوحدات البحرية الخشبية بدائية الصنع من تطبيق احكام الفقرتين (1، 2)

المادة 51

يعلق المحضر المشار اليه في المادة السابقة في لوحة الإعلانات بمكتب التسجيل كما ينشر على حساب مالك السفينة ملخص من البيانات الواردة فيه باحدى الصحف الواسعة الانتشار.

المادة 52

(كما عدلت بالمرسوم السلطاني رقم 12/93 تاريخ 1993/4/24م)

1- يجوز لكل ذي شأن ان يعترض على التسجيل خلال ثلاثة اشهر من تاريخ حصول النشر ويسلم الاعتراض الى المكتب الذي قدم اليه طلب التسجيل.

2- على المعترض اقامة الدعوى بعريضة تقدم الى المحكمة المختصة خلال ثمانية ايام من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة السابقة والا اعتبر الاعتراض كأن لم يكن وعلى المحكمة اخطار مكتب التسجيل فور اقامة الدعوى.

المادة 53

يتولى مكتب التسجيل تدوين البيانات المشار اليها في المادة 50 في

الصحفية المخصصة للسفينة في السجل وتسلم مالك السفينة شهادة تسجيل مؤقته مشتملة على جميع البيانات ومؤشرا عليها بتوقيعها بالمدة التي تحددها السلطة البحرية المختصة.

المادة 54

ينظر ويبت في دعوى الاعتراض من طرف المختصة بالنظر في النزاعات البحرية على وجه العموم وحسب الإجراءات والنظم المتبعة لديها.

المادة 55

اذا انقضت المدة المنصوص عليها في المادة 52 دون التقدم باعتراض لمكتب التسجيل ان يصدر شهادة تسجيل دائمة مشتملة على البيانات المدونة في الصفحة المخصصة للسفينة في السجل.

المادة 56

اذا فقدت شهادة التسجيل او هلكت جاز لمكتب التسجيل اعطاء صاحب الشأن شهادة بدلا عنها ويؤشر بذلك في صفيحة تسجيل السفينة. فاذا كان الهلاك او الفقد في الخارج جاز للقنصل العماني ان يمنع صاحب الشأن شهادة تسجيل مؤقته ينتهي مفعولها بوصول السفينة الى اول ميناء عماني.

المادة 57

على مالك السفينة ان يبلغ مكتب التسجيل مل تعديل يطرأ على البيانات الواردة في السجل. ويجب تقديم طلب التعديل مرفقا بالمستندات لاثبات صحة البيانات الجديدة وذلك خلال ثلاثين يوما من تاريخ حصول التعديل. ويدون المكتب مضمون التعديل في صحيفة السفينة شهادة التسجيل مع طلب التعديل للتأشير عليها بما يفيد حصوله.

المادة 58

يشطب التسجيل اذا هلكت السفينة او استولى عليها العدو او فقدت جنسيتها العمانية او صدر قرار نهائي بالشطب.

المادة 59

يقدم طلب الشطب من ذوي للشأن خلال ثلاثين يوما من تاريخ قيام سببه وللسلطات البحرية - بعد التثبت من صحة اسباب طلب الشطب ان توافق على قيام مكتب التسجيل المختص بالتأشير بالشطب على شهادة التسجيل . ويقوم المكتب المذكور بمنح الطالب شهادة تقيد حصول الشطب.

المادة 60

على الأجانب المقيمين في السلطنة ان يحصلوا على ترخيص ، الجهة المختصة متى ارادوا استعمال سفن النزهة المملوكة لهم في المياه الإقليمية العمانية وان يقوموا بقيدها في سجل مخصص لذلك. ويلغى الترخيص اذا استعملت السفينة في غير اغراض النزهة او عند تغيير المالك ويخطر مكتب التسجيل ليقوم بشطب هذا القيد .

المادة 61

يعاقب بالسجن مدة لا تتجاوز ثلاثة اشهر وبغرامة لا تتجاوز خمسماية ريال عماني او باحدى هاتين العقوبتين مالك السفينة الذي لا يقوم بتسجيلها وفقا لأحكام هذا القانون . وكذلك كل مجهز او ربان يرفع العلم العماني على سفينة غير مسجلة في السلطنة وذلك مع مراعاة ما يقضي به العرف الدولي.

المادة 62

1- يعاقب بالسجن مدو لا تتجاوز الشهر وبغرامة لا تتجاوز مائة ريال عماني او باحدى هاتين العقوبتين.

2- مالك السفينة الذي لا يطلب تسجيلها خلال الميعاد المذكور في المادة 49.

3- مالك السفينة الذي لا يطلب قيد التعديلات وفقا للمادة 57.

4- مالك السفينة الذي لا يطلب شطب التسجيل طبقا للمادة 59.

الأجنبي الذي يخالف الأحكام الواردة بالمادة 60.

الفصل الثالث

في قيد وشطب الحقوق المتعلقة بالسفينة

المادة 63

كل حق متعلق بسفينة سبق تسجيلها يحتج به على الغير الا بقيده من قبل السلطة البحرية بصحيفة التسجيل المرقومة والخاصة بها وابتداء من تاريخ ذلك القيد .

المادة 64

جميع التصرفات والأحكام المنصوص عليها في المادة 18 وجميع العقود والاتفاقات فيما بين الأحياء مجانية كانت او بعوض وجميع الأحكام التي حازت قوة الشيء المحكوم فيه وبوجه عام كل عمل غايته انشاء او نقل او تعديل او اسقاط حق عيني مترتب على سفينة مسجلة لا يكون له اي مفعول الا بعد قيده في دفتر التسجيل.

المادة 65

عقود الايجار لا يجب تسجيلها الا اذا تجاوزت مدتها العام.

المادة 66

الحقوق العينية المترتبة على السفينة والناتجة عن ارث لا يمكن تسجيلها باسم طالبي التسجيل الا اذا ابرز هؤلاء - علاوة على ثبوت وفاة مورثهم - شهادات قانونية تثبت هوية كل منهم وحقه في الإرث.

المادة 67

تقيد قيدا احتياطيا بدفتر التسجيل.

1- الدعاوى الرامية الى استصدار حكم ببطلان الحقوق المقيدة على سفينة مسجلة او فسخها او الرجوع فيها او ابطال التشطيب او اصلاح القيد او التشطيب.

2- الدعاوى الرامية الى قيد جميع الأعمال التي تقتضي التنازل عن سفينة مسجلة او اكتساب ملكيتها.

3- طرق الطعن في الاحكام المقيدة

4- القرارات القاضية بحجز السفينة حجزا تحفظيا. والقيد الاحتياطي المشار اليه لا يجري الا باذن من المحكمة المختصة ويسقط القيد الاحتياطى بمضي عام على اجرائه الا اذا اصدرت المحكمة المختصة اذنا بتحديده او الغائه.

المادة 68

يجري التسجيل والقيد الاحتياطى بناء على تصريح صاحب السفينة او ا لتفرع له عن حق فيها وعلى قبول الشخص الذي جرى التسجيل لصالحه.

المادة 69

يشترط في التصريح والقبول ان يشتملا على البيانات التالية:

1- بيان السفينة التي يتناولها التسجيل برقم صحيفة السجل.

2- هوية المالك او صاحب الحق المتفرغ عنه والمنتفع من التسجيل المقصود اجراؤه.

3- بيان نوع الحق المعد للتسجيل.

4- بيان طريقة الشراء والثمن عند الاقتضاء.

المادة 70

الوثائق والاحكام التي يدلى بها قصد التسجيل او القيد الاحتياطي تقدم اصولها او نسخ منها وتحفظ بخزينة الأوراق.

المادة 71

تثبت التصريحات والمستندات المقدمة بالتتابع وبارقام متسلسلة بالسجل المعد لذلك بالدائرة البحرية وان تاريخ تسجيلها يحدد درجة الأفضلية. أما اذا قدمت عدة مطالب بشأن سفينة واحدة في يوم واحد فان الساعة التي يودع فيها الطلب تحدد وجه الأفضلية للحقوق المترتبة على تلك السفينة.

المادة 72

لكل من تضرر من تسجيل او تعديل او شطب اجرى بدون سبب مشروع ان يطلب الغاء هذه الامور او تعديلها فاذا لم يقع الاصلاح برضاء الاطراف وجب اللجوء للمحكمة المختصة .

المادة 73

يحق للسلطة البحرية ان تصحح من تلقاء نفسها الأخطاء البسيطة الواقعة في الكتابة بين قيود صحيفة التسجيل مبين ما ورد بالدفاتر الفرعية او المستندات المبررة تأييدا للتسجيل او القيد الاحتياطى.

المادة 74

السهو عن اجراء بعض الإجراءات القانونية لا يترتب عنه بطلان التنصيص الا اذا نتج عن ذلك ضرر للغير.

المادة 75

اذا صدر اذن بقيد احتياطي على سفينة غير مسجلة فان السلطة البحرية تكتفي بالتنصيص على وقوع تقديم الأذن بدفتر الإيداع . ويتم القيد الاحتياطى اذا ما طلب تسجيل السفينة فيما بعد.

المادة 76

يمكن لكل من يهمه الأمر الإطلاع على الدفاتر بدون نقلها. كما يمكن له ان يطلب منها وعلى نفقته كشفا عاما او خاصا من التنصيصات الموجودة بها ونسخة او خلاصة من المستندات.

المادة 77

يسأل المختص في الدائرة البحرية شخصيا عن الضرر الناتج:

1- يسأل اغفاله في السجلات قيدا احتياطيا او تسجيلا او شطبا مطلوبا حسب الأصول.

2- عن اغفاله في شهادات القيد او الخلاصات التي وقعها قيدا او قيودا احتياطية او تسجيلا او شطبا مدرجا في السجل.

3- عن مخالفة الأصول وبطلان الاحتياطية او التسجيل او الشطب المدرج في السجل.

4- عن الإغفال ومخالفات الأصول في التصاريح ومحاضر الضبط التي يتقبلها. وفي كل الأحوال المذكورة تكون الدولة تكون مسؤولة بالمال في حالة عجز مأموريها عن الدفع.

الكتاب الثاني

أشخاص السفينة

الباب الأول

مالك السفينة ومجهزها

المادة 78

المجهز هو من يقوم باستثمار السفينة لحسابه بوصفه مالكا او مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس.

المادة 79

يكون المالك مسؤولا شخصيا:

1- عن افعاله واخطائه وتعهداته.

2- عن اعمال الربان والملاحين او أي شخص في خدمة السفينة متى وقعت منهم اثناء تأدية وظائفهم أو بسببها.

3- عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية.

المادة 80

يجوز للمالك تحديد مسئوليته بالقدر المبين في المادة 82 فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن احد الأسباب الآتية:

1- وفاة احد او اصابة اي شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله وكذلك ضياع او تلف اي مال يوجد على ظهر السفينة.

2- وفاة او اصابة اي شخص اخر على البر او في البحر وكذلك ضياع او تلف اي مال اخر او اعتداء على اي حق اذا كان الضرر ناشئا عن فعل او خطا اي شخص يكون المالك مسؤولا عنه سواء وجد هذا لشخص على ظهر السفينة او لم يوجد وفي هذه الحالة الأخيرة يجب ان يكون الفعل او الخطأ متعلقا بالملاحة او بادارة السفينة او شحن البضائع او نقلها الو تفريغها او بصعود المسافرين او نقلهم او تفريغها او بصعود المسافرين او نقلهم او نزولهم.

3- كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقا برفع الحطام او تعويم او دفع او تحطيم سفينة غارقة او جانحة او مهجورة وكل التزام ناشئ عن اضرار تسببها السفينة لمنشآت الموانئ والاحواض وطرق الملاحة. ويسري تحديد المسؤولية عن الالتزامات المذكورة سواء نشأت تلك المسؤولية بسبب امتلاك المجهز للسفينة او حيازته لها او أشرافه عليها .

المادة 81

لا يجوز تحديد المسؤولية في الحالات الآتية:

1- إذا كانت المسؤولية المنشئة للالتزام ناتجة في خطأ شخص صادر عن مالك السفينة او تابعيه.

2- الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ والمساهمة في الخسائر المشتركة .

3- حقوق الربان والبحارة وكل تابع اخر لمالك السفينة موجود على ظهرها او بتعلق عمله بخدمتها وكذلك حقوق وكلائهم وخلفائهم.

المادة 82

يكون تحديد مسؤولية المالك بالكيفية الآتية :

1- بمبلغ قدره عشرون ريالا عمانيا او ما يعادلها عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا أضرار مادية.

2- بمبلغ قدره اربعون ريالا عمانيا او ما يعادلها عن كل يعادلها عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار بدنية.

3- بمبلغ قدره ستون ريالا عمانيا او ما يعادلها عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار بدنية واضرار مادية معا. السفينة اذا نتج عن الحادث اضرار بدنية واضرار مادية معا. ويخصص من المبلغ المذكور اربعون ريالا عن كل طن للتعويض عن الأضرار البدنية وعشرون ريالا عن كل طن للتعويض عن الأضرار المادية.

المادة 83

اذا لم يكف المبلغ المخصص للأضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقي مع ديون الأضرار المادية في المبالغ المخصصة للتعويض عنها.

المادة 84

يكون التوزيع في كل مجموعه من المجموعات الواردة في المادة 82 السابقة بنسبة كل ديون غير ديون غير متنازع فيها. واذا اوفى مالك السفينة

قبل توزيع المبالغ المخصصة لتعويض احد الديون المذكورة في المادة 80 جاز له ان يحل محل الدائن في التوزيع بقدر المبلغ الذي وفاه. كما يجوز للسلطة المختصة الاحتفاظ مؤقتا بجزء من المبالغ المخصصة للتعويض للوفاء بالديون التي لم يتقدم اصحابها للمطالبة بها.

المادة 85

تحتسب حمولة السفينة في تطبيق المادة 82 بالكيفية الآتية.

1- بالنسبة للسفن ذات المحرك على اساس الحمولة الصافية مضافا اليها الفراغ الذي تشغله الآلات والمحركات .

2- بالنسبة للسفن الشراعية على اساس الحمولة الصافية للسفينة.

المادة 86

تؤلف المبالغ المحددة لتعويض الأضرار المادية الناشئة عن حادث واحد وحده مستقلة تخصص لاداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة او التى تنشأ عن حادث اخر.

المادة 87

لا يجوز للدائن اتخاذ اي اجراء على اموال مجهز السفينة اذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض.

المادة 88

تسري احكام تحديد المسؤولية على مجهز السفينة والمستأجرة والمجهز المدير والربان والبحارة كما تسري على التابعين الآخرين للمالك او المستأجر او المجهز المدير وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم وبذات الشروط التي تسري على المالك على ان تتجاوز مسؤولية المالك مسؤولية الأشخاص المذكورين عن الحادث الواحد بالحدود المبينة في المادة 82.

المادة 89

إذا اقيمت الدعوى على الربان او البحارة جاز لهم تحديد مسؤوليتهم

ولو كان الحادث الذي نشا عنه الضرر يرجع الى خطا شخصي صادر منهم . ومع ذلك اذا كان الربان او البحار في الوقت ذاته مالكا منفردا او على الشيوع او مجهزا مديرا فلا تسري هذا الحكم الا اذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه رباناً أو بحاراً.

الباب الثاني

في الربان

المادة 90

الربان هو الشخص الذي توفرت فيه الشروط القانونية وعهدت اليه قيادة السفينة او تولى قيادتها بالفعل لأسباب شرعية وبصفة مؤقته.

المادة 91

يعين الربان من قبل مجهز السفينة وله الحق في عزله وللربان المعزول الحق في التعويض وفقا للقواعد العامة.

المادة 92

للربان وحده قيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة فى الدرجة مقامه في حالة غيابه او وفاته او وجود مانع اخر.

المادة 93

على الربان ان يراعى في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة والاتفاقات الدولية والعرف البحري والأحكام المعمول بها في الموانئ العمانية التي توجد فيها السفينة.

المادة 94

وعليه ان يحافظ على سلامة السفينة وصلاحيتها الفنية للملاحة وان

يراعى كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة البحرية.

المادة 95

على الربان بنفسه ان يتولى توجيه قيادة السفينة عند دخولها الى الموانئ او الأنهار او خروجها منها وبوجه عام في جميع الأحوال اتي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان ملتزما بالاستعانة بمرشد.

المادة 96

لا يجوز للربان ان يغادر السفينة او ان يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق وبعد اخذ رأى ضابطها. وفي هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود واوراق السفينة واثمن البضائع ان تيسر ذلك.

المادة 97

الربان يشكل بحارة السفينة ويجري العقود الضرورية ويتخذ كل التدابير النافعة للرحلة . الا اذا كان مجهز السفينة او نائبة حاضرا فيجب الحصول على موافقته. وهو مسؤول عن المحافظة على النظام في السفينة وله حق توقيع العقوبات التأديبية اللازمة.

المادة 98

يكون الربان مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالغير بسبب الغش او الخطأ اثناء قيامه بوظيفته. كما يكون مسؤولا عن كل هلاك او ضرر يلحق بالبضائع المشحونة على سطح السفينة الأعلى ما لم يحصل على موافقة الشاحن المبين مع توقيعه في وثيقة الشحن او كانت العادات البحرية تجيز هذا الشحن.

المادة 99

يتولى الربان قيد المواليد والوفيات التي تقع على متن السفينة وعليه اثبات هذه الوقائع في سجل وقائع السفينة وتبليغها الى سلطة اول ميناء ترسو فيه السفينة والى السلطات الإدارية المختصة في السلطنة عند العودة اليها. وفي حالة وفاة احد الأشخاص الموجودين فى السفينة يجب على الربان ان يقوم بالاشتراك مع احد ضباط السفينة بجرد امتعة المتوفى والمحافظة

عليها وتسليمها الى السلطات الإدارية المختصة في اول ميناء من موانئ السلطنة. واذا اصيب احد الأشخاص الموجودين في السفينة بمرض معد جاز للربان انزاله في اقرب مكان يمكن علاجه.

المادة 100

اذا وقعت جريمة على ظهر السفينة يتولى الربان جمع الاستدلالات ويجري التحريات التي لا تحتمل التأخير ويأمر عند الاقتضاء بالقبض على المتهم واجراء التفتيشات والتدابير اللازمة لاثبات الجريمة. ويعد الربان تقريرا باجراءات التحقيق يسلمه مع الأشياء المضبوطه الى مركز الشرطة في اول ميناء عماني يرسو به.

المادة 101

يعتبر الربان النائب القانوني عن المهجز في المكان الذي لا يوجد فيه هذا الأخير او وكيل عنه يمارس الصلاحيات التي قررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة او الشحنة ولا يحتج باي تحديد لهذه النيابة لى الغير حسن النية. ومع ذلك برغم وجود المجهز او وكيله يجوز للربان القيام الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة والإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة.

المادة 102

يجب على الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية ان يتبع تعليمات المجهز وعليه ان يخطره وفقا للعرف بكل امر خاص بالسفينة او الشحنة.

المادة 103

على الربان ان يحتفظ في السفينة اثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون والتي تتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة.

المادة 104

يكون الربان مسؤولا عن السجلات والدفاتر الآتية:

1- سجل وقائع السفينة ويجب ترقيم صفحاته والتأشير عليه من

السلطة البحرية المختصة ويذكر فيه بيان الحوادث وحالة البحر والجو الطارئة والجرائم والمخالفات الإدارية التي ترتكب على السفينة والعقوبات التأديبية والمواليد ومناورات قوارب النجاة والحريق وغاطس السفينة عند القيام والوصول الى كل ميناء والقرارات التي تتخذ اثناء الرحلة.

2- سجل الزيت الخاص بمنع تلوث المياه.

3- دفتر احوال السطح ويذكر فيه توزيع العمل اليومي ونظام الخدمة في السفينة وحالة البحر والجو وما يقع من حوادث اثناء ذلك.

4- دفتر احوال غرفة الآلات ويذكر فيه توزيع العمل محركة الآلات ومعدلات الاستهلاك والتخلص من فضلات الزيوت المتراكمة وما يقع من حوادث يومية وما يتم من اصلاحات.

5- دفتر اللاسلكي .

6- دفتر الشؤون المالية للسفينة بيان الايرادات والمصروفات.

المادة 105

على الربان اربعة وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود او المكان الذي رست فيه اختيار او اضطرارا ان يقدم سجل وقائع السفينة الى السلطة البحرية المختصة للتأشير فيه يكون التأشير خارج السلطنة من القنصل او من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

المادة 106

اذا طرأ اثناء الرحلة حادث غير عادى يتعلق بالسفينة او الشحنة او الأشخاص الموجودين عليها وجب على الربان ان يعد تقريرا بذلك الى السلطة البحرية المختصة خلال اربعة وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء وتحيله تلك السلطة بدورها في اقرب وقت الى اقرب مركز للشرطة للتحقيق فيه باستجواب البحارة والمسافرين وجمع المعلومات التي تساعد على الوصول الى الحقيقة وتحرير محضر بذلك. لا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة

القصوى ان يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المشار اليه. .

المادة 107

لا يجوز للربان ان يفترض بضمان السفينة او شحنها او بتفويض خاص من مالكها او مجهزها بحسب الأحوال

المادة 108

لا يجوز للربان بيع السفينة الا بتفويض من المالك.

المادة 109

يجب على الربان ان يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة وذلك طبقا لأحكام هذا القانون والتقاليد العرفية السارية المفعول. لا يجوز له شحن البضائع على سطح السفينة الا اذا جرى العرف او وافق الشاحن على ذلك.

المادة 110

يستهدف الربان في حالة اخلاله بمسؤولياته وواجباته الى العقوبات الواردة في قانون الجزاء او اي قانون اخر لأي عقوبات تأديبية.

المادة 111

يعتبر بحارا كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة.

المادة 112

لا يجوز لأي بحار عماني ان يقوم بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية العمانية اي بعد الحصول على جواز بحري من السلطة البحرية المختصة. وتسري على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها في القوانين الخاصة بذلك.

المادة 113

لا يجوز لي بحار ان يقوم بالعمل او التدريب على السفينة الا بعد الحصول عل ترخيص من السلطة البحرية المختصة ويصدر بتنظيم هذا الترخيص قرار من الوزير المختص.

المادة 114

لا يمنح الترخيص المذكور في المادة 113 السابقة الا لمن بلغت سنه ثمانية عشر سنة - على الأقل__ وثبت لياقته الصحية للعمل البحري بتقرير طبي. ويجوز الحاق من تتراوح سنه بين الثانية عشر والثامنة عشر للعمل او التدريب على العمل في السفن طبقا للشروط التي يصدر بها قرار من الوزير المختص.

المادة 115

لا يجوز للأجنبي ان يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية او بالقطر او الإرشاد في الموانئ العمانية الا وفقا للقوانين الخاصة بذلك

الكتاب الثالث

في تنظيم العمل البحري

الباب الأول

عقد العمل البحري

المادة 116

عقد العمل البحري هو كل عقد بمقتضاه يلتزم شخص بأن يعمل على ظهر سفينة مقابل اجر يتعهد به المجهز.

المادة 117

لا يجوز اثبات عقد العمل البحري الا بالكتابة . ومع ذلك لم يكن العقد مكتوبا جاز للبحار وحده اثباته بكافة الطرق.

المادة 118

لا يكون العقد صحيحا الا اذا ابرمه المجهز او نائبة والبحار نفسه . ويجب ان تمنح للبحار التسهيلات اللازمة لفحص العقد قبل امضائه.

المادة 119

اذا كان احد الطرفين لا يحسن الإمضاء او غير قادر عليه فانه ينص على ذلك بالعقد بعد توقيع شاهدين يختارهما الطرفان.

المادة 120

يجب ان يبين بعقد العمل مدة الاستئجار او الرحلة التي ابرم من اجلها واذا كان العقد مبرما لمدة معينة وجب بيان التاريخ الذي ينتهي فيه الاستئجار واذا كان مبرما لمدة غير معينة حتما بيان الأخطار الذي تجب مراعاته في صورة العزم على الفسخ. واذا كان العقد مبرما لمدة رحلة واحدة وجلب التنصيص به على اسم الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة وعلى وقت العمليات التجارية والبحرية المجراة بذلك الميناء التي باستيفائها يمكن اعتبار الرحلة قد انتهت.

المادة 121

يحرر عقد العمل البحري من ثلاثة نسخ تسلم احداها للمجهز وتودع الثانية لدى السلطة البحرية المختصة وتسلم الثالثة للبحار . الا اذا كان العقد مشتركا فيحتفظ به المجهز ويكون للبحار في هذه الحالة ان يحصل على مستخرج بما تضمنه من بيانات.

المادة 122

يجب ان يبين في العقد ما يلي:

1- تاريخ ومكان ابرامه.

2- اسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه.

3- نوع العمل الذي يلتزم بأدائه.

4- اجره وكيفية تحديده.

5- رقم وتاريخ ومكان اصدار الجواز البحري والترخيص البحري.

6- تاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه أو المدة المحددة في العقد.

المادة 123

لا يكون عقد العمل صحيحا الا اذا كان البحار طليقا من اي استخدام آخر.

المادة 124

ويجوز للسلطة المختصة بقرار منها ان تعدل القواعد الواردة في المادة 122 بالنسبة لعقد استخدام البحارة على سفن الصيد الساحلية والسفن الشراعية.

المادة 125

بدون اخلال بقواعد العمل العادي ينقضي عقد العمل البحري بإحدى الأسباب الآتية:

1- بحلول الأجل او بانتهاء الرحلة المتفق عليها

2- بالتنبيه بالانتهاء طبقا لأحكام المادة 120.

3- بنزول البحار الى البر بسبب مرض او جرح.

4- بتلف السفينة او معينة عدم صلاحيتها للملاحة بصفة رسمية او سحب ترخيصها او الاستيلاء عليها.

المادة 126

لكل بحار عند انتهاء عقد العمل البحري ان يطالب المجهز او من ينوبه بشهادة على قيامه بالالتزامات الناتجة عن العقد.

الباب الثاني

واجبات البحار والمجهز

الفصل الأول

واجبات البحار

المادة 127

على البحار ان يلتحق بالسفينة مباشرة العمل الذي استؤجر من اجله في اليوم المعين في العقد وفي الساعة التي يعينها له المجهز او نائبه او الربان. ولا يمكنه ان يتخلف عن الحضور بالسفينة بدون رخصه وهو ملزم بالامتثال لأوامر رؤسائه فيما يتعلق بالسفينة والحمولة سواء كان بالميناء او بعرض البحر وسواء على متن السفينة او البر .

المادة 128

كل تأخير لا مبرر له في الالتحاق بالعمل على متن السفينة في الوقت المحدد يمكن ان يتسبب في فسخ العقد.

المادة 129

تعتبر ايضا اسباب الفسخ الشرعية ولا يترتب عنها للبحار اي حق في الغرم.

1- ايقاف البحار المتهم بجناية او جنحة.

2- كل خطأ واضح تقع معاينته بصفة قانونية ويترتب عليه انزال البحار الى البر انزالا تأديبيا.

المادة 130

ليس على البحار الذي يعل على متن سفينة ان يقوم بغير العمل الذي استؤجر من اجله ما عدا حالات القوة والقاهرة والحالات التي يكون فيها سلامة السفينة او الأشخاص الموجودين عليها او الحمولة معرضه للخطر تلك الحالات التي يوكل امر تقديرها الى الربان.

المادة 131

يجب على البحار الامتثال للشروط التي يحددها الربان والتي يجوز بمقتضاها النزول الى البر في غير اوقات العمل .

المادة 132

على البحار ان يمتثل لأوامر رئيسه فيما يختص بخدمة السفينة وهو ملزم بالعمل عند الخطر على انقاذ السفينة والاشخاص والموجودين عليها والحمولة. وفي هذه الحالة يمنح البحار مكافأة عن العمل الإضافى على ان لا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي تستمر فيها هذا العمل.

المادة 133

لا يجوز للبحار شحن اية بضاعة في السفينة لحسابه الخاص الا باذن من المجهز ويترتب على مخالفة هذا الحظر الزام البحار - فضلا عن التعويضات- بدفع اجر مقابل نقل بضائع تعادل اعلى اجرة اشترطت في مكان وزمان الشحن بدفع اجر مقابل نقل بضائع تعادل اعلى اجرة اشترطت في مكان وزمان الشحن وللربان ان يأمر بالقاء هذه البضائع في البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة والأشخاص الموجودين عليها او الحمولة او تستلزم اداء غرامات او نفقات.

الفصل الثاني

واجبات المجهز

المادة 134

يلتزم المجهز باداء اجر البحار في الزمان والمكان المحددين في العقد او الذين يقضي بهما العرف البحري.

المادة 135

يؤدي الأجر وغيره من المبالغ المستحقة للبحار بالعملة الوطنية غير انه اذا استحقت والسفينة خارج المياه الإقليمية جاز اداؤها بعملة اجنبية وذلك وفقا للقواعد التي تقررها السلطة المختصة. للبحار ان يطلب من رب العمل صرف ما يستحقه من اجر نقدي كله او بعضه لمن يعينه.

المادة 136

اذا كانت الأجرة المتفق عليها مشاهرة ووقع تمديد السفرة او اختصارا يستحق البحار اجرة بنسبة مدة خدمته الفعليه.

المادة 137

اذا كانت الأجهزة مرتبطة بالسفرة فلا يتناولها اي تنزيل من جراء اختصار السفرة عن قصد مهما كان سبب هذا الاختصار. واذا مددت السفرة عن قصد فتزداد الأجور بنسبة مدة التمديد.

المادة 138

اذا كان البحار مستخدما بحصة من الربح او من اجرة السفينة فلا يحق له اي تعويض من جراء تمديد السفرة او اختصارها بسبب قوة قاهرة. واذا كان السبب فعل شخص ثالث او فعل الشاحنين فيحتم للبحار حصة من التعويضات التي يحكم باعطائها للسفينة واذا كان هذا السبب عائدا بفعل مجهز السفينة او الربان وكان قد لحق بالبحار ضرر فلهذا علاوة على حصته

فى الربح المحصل تعويض يحدد بمقتضى الحال.

المادة 139

فيما عدا الأحكام الواردة بهذا القانون يكون تنظيم اجور ومرتبات ومكافآت واجازات البحارة بالسفن البحرية بقرارات من السلطة المختصة.

المادة 140

اذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع اجره الأصلي ويذكر بيان عن السلفة في الدفتر الخاص بالشؤون المالية للسفينة ويوقعه البحار.

المادة 141

يجوز اداء السلفة الواردة بالمادة 140 السابقة لزوجة البحار واولاده او اصوله او فروعه او غيرهم من الأشخاص الذين يقومون معه ويتولى الانفاق عليهم شريطة وجود تفويض منه بذلك.

المادة 142

لا يجوز استرداد السلفة المذكورة في صورة الغاء العقد البحري من طرف المجهز او الربان وكذلك الأمر اذا الغي العقد بسبب قوة قاهرة او امر طارئ ولو وجد اتفاق بخلاف ذلك.

المادة 143

اذا الغي العقد من طرف البحار لا يجوز استرداد السلفة الا لحد المبالغ الزائدة على الأجور المستحقة حسب الحساب بدون مساس بالتبعات القانونية والعقوبات التأديبية و جميع التعويضات عن الضرر.

المادة 144

لا يجوز الحجز على اجر البحار او التنازل عنه الا في الحدود المبينة في قوانين العمل. غير اجر الربان باستثناء مرتبه الأساسي يجوز حجزه فيما يترتب عليه للمجهز بوصفه وكيلا عنه.

المادة 145

الأشياء التالية لا تقبل الحجز ايا كان السبب: -1 الثياب البحار بدون استثناء. -2 الآلات وسائر الأشياء الأخرى التي هي على ملك البحارة واللازمة لمباشرة مهنته. -3 المبالغ التي يستحقها البحار لتسديد الطبيب والأدوية وللإعادة او المرافقة للوطن.

المادة 146

يلتزم رب العمل اثناء السفر بغذاء البحار واقامته في السفينة دون مقابل ويكون تنظيم ذلك بقرار من السلطة المختصة.

المادة 147

يقوم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل اذا اصيب بجرح او مرض وهو في خدمة السفينة. وتسري احكام وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية اذا تبين ان الجرح او المرض غير قابل للشفاء.

المادة 148

يستحق البحار الذي يصاب بجرح او مرض وهو في خدمة السفينة اجره كاملا اثناء الرحلة. وتسري فيما يتعلق باستحقاقه الأجر والمعونة بعد انتهاء الرحلة الأحكام الواردة بقوانين العمل.

المادة 149

لا يستحق البحار اي اجر او معونة في الحالات التالية:

1- اذا تسبب بنفسه في المرض او الجرح عمدا او اذا ترتب المرض او الجرح عن خطئه الفاحش.

2- اذا نجم المرض او الجرح عن خرقه للنظام وخاصة اذا بارح السفينة بدون رخصة.

المادة 150

اذا توفي البحار في خدمة السفينة وجب على رب العمل اداء نفقات دفنه ايا كان سبب الوفاة.

المادة 151

على رب العمل ان يودع خزانة السلطة البحرية المختصة الأجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال اسبوعين من تاريخ الوفاة او العلم بها اذا لم يكن قد وفى بتلك المبالغ لمستحقيها.

المادة 152

يلتزم رب العمل باعادة البحار الى السلطنة اذا حدث اثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة الا اذا كلن ذلك بناء على امر السلطات الأجنبية او بناء على اتفاقهما المشترك. ويعاد البحار الأجنبي الى الميناء الذي تم تعيينه فيه الا اذا نص العقد على اعادته الى احدى موانئ السلطنة. ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه وإقامته بالإضافة لنفقات نقله.

المادة 153

جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري تسقط بمضي سنة من تاريخ انقضاء العقد.

المادة 154

جميع احكام قانون العمل العماني والقوانين الاجتماعية النافذة تسري على عقد العمل البحري فيما لا يتعارض او يتخالف مع احكام هذا القانون.

الكتاب الرابع

في ديون التجهيز

الباب الأول

في القرض البحري للاستغلال

الفصل الأول

في الامتيازات البحرية

المادة 155

للدائنين الذين رسم امتيازهم على سفينة ان يتتبعوها ايا كانت اليد التي انتقلت اليها للمحاصة بديونهم بحسب درجتها او درجة ترسيماتهم.

المادة 156

يعد دينا ممتازا السفينة واجرة النقل لرحلة نشأ اثنائها الدين الممتاز وما يلحق بالسفينة وبالأجر المستحق منذ بدء توابع وذلك حسب الترتيب الآتي:

1- المصاريف القضائية التي انفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزع ثمنها ورسوم المنائر ورسوم الإرشاد والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ والأحواض وطرق الحراسة والصيانة مند دخول السفينة الى اخر ميناء

2- الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

3- المكافآت المستحقة عن المساعدة والإنقاذ وحصة السفينة في الخسائر المشتركة.

4- التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة والتعويضات عن هلاك او تلف البضائع والأمتعة.

5- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود صلاحياته القانونية لحاجة فعليه تقتضيها صيانة السفينة او متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة او غير مالك لها وسواء اكان الدين مستحقا او لمتعهدي السفينة او غيرهم من المتعاقدين.

6- ومع ذلك يترتب الامتياز المنصوص عليه في الفقرة (2) من المادة 156 على اجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

المادة 157

لا تخضع حقوق الامتياز لأي اجراء شكلي او لأي شرط بالإثبات.

المادة 158

يعتبر من ملحقات كل من السفينة واجرة النقل الواردة بالمادة السابقة ما يلي:

1- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها او عن خسارة اجرة النقل.

2- التعويضات المستحقة ولم يتم اصلاحها او عن خسائر المشتركة اذا - نشأت اضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها او عن خسارة اجره النقل.

3- المكافأة المستحقة للمالك عن اعمال المساعدة او الإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المساعدة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

المادة 159

تعتبر في حكم اجرة النقل اجر سفر الركاب وعند الاقتضاء قيمة ما يقابل تحديد مسؤولية مالك السفينة. و لا تعتبر من ملحقات السفينة او ا جره النقل التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين او المكافآت او الاعانات او المساعدات التي تمنحها الدولة.

المادة 160

يبقى حق الامتياز على اجره النقل قائما ما دامت الأجرة مستحقة الدفع او كانت تحت يد الربان او ممثل المالك كذلك الحال بالنسبة الى الامتياز على ملحقات السفينة والأجرة.

المادة 161

ترتب الديون المتعلقة برحلة واحدة طبقا لترتيب الامتياز ذاته الوارد في المادة 156. وتكون الديون الواردة في كل من المادة المذكورة في مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة قيمة كل منها. ترتب الديون الواردة في الفقرتين الثالثة والخامسة بالنسبة الى كل فقرة على حده طبقا للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها. وتعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد.

المادة 162

الديون الممتازة عن اي رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة. ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات تأتي كلها في الرتبة مع ديون اخر رحلة.

المادة 163

تتبع الديون الممتازة السفينة في اي يد تكون.

المادة 164

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة في الحالات الأتي:

1- عند بيع السفينة قضائيا.

2- عند بيع السفينة رضائيا بالشروط الآتية:

(أ) تسجيل بلوحة الإعلانات في مكتب تسجيل السفينة.

(ب) النشر بلوحة الإعلانات في مكتب تسجيل السفينة. ويشمل النشر بيانات بحصول البيع والثمن واسم المشتري وموطنه.

(ج) نشر ملخص العقد فيه الثمن واسم المشتري وموطنه ويجب ان يتم هذا النشر مرتين تفصل بينهما ثمانية ايام في صحيفة ذائعة الانتشار.

المادة 165

وتنتقل حقوق الامتياز الى الثمن اذا قام الدائنون الممتازون خلال ثلاثين يوما من تاريخ اخر نشر في الصحف بانذار رسمي يوجه الى كل من المالك القديم والمالك الجديد بمعارضتهم في دفع الثمن ومع ذلك يظل امتياز الدائنين قائما على الثمن ما لم يكن قد دفع او وزع.

المادة 166

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بعد مضي سنه ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار اليها بالفقرة الخامسة من المادة 156 فانها تنقضي بمضي ستة اشهر.

المادة 167

يبدأ سريان المدة المشار اليها في المادة السابقة كما يلي:

1- بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة المساعدة والإنقاذ من يوم انتهاء هذه العمليات.

2- بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة لتعويضات التصادم والحوادث الأخرى والإصابات اليومية من يوم حصول الضرر.

3- بالنسبة الى الامتياز الخاص بهلاك البضائع او تلفها من يوم تسليم البضائع او الأمتعة اومن يوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

4- بالنسبة الى حقوق الامتياز الناشئة عن الإصلاح والتوريد وسائر الحالات الأخرى المشار اليها في الفقرة الخامسة من المادة 156 من يوم نشوء الدين. وفي جميع الأحوال الأخرى تسري ابتداء من يوم استحقاق الدين. ولا يترتب على استلام الربان وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على لسفينة مبالغ مقدما او عيى حساب اعتباره ديونهم المشار اليها في الفقرة الثانية من المادة 156 مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها.

المادة 168

تمتد مدة التقادم المشار اليه في المادة 166 الى ثلاث سنوات اذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية العمانية.

المادة 169

تسري الأحكام المتقدمة على السفن التي يستثمرها المجهز غير المالك او المستأجر الأصلي ومع ذلك لا تسري الأحكام المذكورة اذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيئ النية.

المادة 170

للسلطة البحرية حق حبس حطام السفينة ضمانا ازالة الحطام ولها بيعه اداريا بالمزاد والحصول على دينها فى الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين ويودع باقي الثمن في صندوق الودائع الحكومي.

الفصل الثاني

في الرهن البحري

المادة 171

لا ينشأ الرهن الا بعقد رسمي ولا يصح الا اذا وقع على سفينة او جزء

منها او عدة سفن معينة بذاتها ولضمان مبلغ معين.

المادة 172

رهن السفينة يشمل مملوكة على الشيوع جاز رهنها بموافقة اغلبية المالكين الحائزين لثلاثة ارباع الحصص . فاذا لم تتوفر احدى هاتين الأغلبيتين العددية والحصصية جاز رفع الأمر الى المحكمة المختصة لتقضي بما يثبت مصلحة المالكين على الشيوع.

المادة 173

اذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها بموافقة اغلبية المالكين الحائزين لثلاثة ارباع الحصص فاذا لم تتوفر احدى هاتين الأغلبيتين العددية والحصصية جاز رفع الأمر الى ا لمحكمة المختصة لتقضي بما يثبت مصلحة المالكين على الشيوع.

المادة 174

الرهن المقرر على السفينة او على حصة يبقى على حطامها.

المادة 175

لا يسري الرهن المقرر على ا لسفينة - على اجرة النقل او المكافآت او الإعانات او المساعدات التي تمنحها الدولة ولا على تعويضات التأمين . ولكنه يسري على التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها. ومع ذلك يجوز ان يثبت عقد الرهن على ان يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمن ذلك كتابة او ابلاغه به.

المادة 176

يجب لتسجيل الرهن تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفينة ويرفق بها قائمان موقعتان من طالب القيد تشتملان على ما يأتي:

1- اسم ولقب كل من الدائن والمدين ومحل اقامتها ومهنتها في تاريخ

العقد.

2- مقدار الدين المبين في العقد.

3- الشروط الخاصة بالفوائد والوفاء

4- اسم السفينة المرهونة واوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل.

5- المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل.

المادة 177

يدون مكتب تسجيل السفن في السجل محتويات القائمين ويسلم الطالب احداهما مؤشرا فيها بما يفيد حصول التسجيل كما يؤشر على شهادة التسجيل بذلك.

المادة 178

يكون الرهن تاليا فى المرتبة للامتياز وتكون مرتبة الديون المضمونة برهن حسب تاريخ تسجيلها واذا سجل رهنان او اكثر على سفينة او على حصة فيها كان ترتيبها حسب اسبقية التسجيل ولو كانت مسجلة في وقت واحد. ويترتب على التسجيل ضمان فوائد السنتين فضلا عن فوائد السنة الجارية وقت رسو المزايدة وتكون لهذه الفوائد مرتبة الدين.

المادة 179

الدائن المرتهن لسفينة واحدة او لجزء منها يتبعها في اية يد كانت .. ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيام الدائن بتوقيع الحجز على السفينة بتسجيل في سجل السفن.

المادة 180

اذا كان الرهن واقعا غلى حصة لا تزيد عن نصف السفينة فليس للدائن المرتهن الا حجز هذه الحصة وبيعها. واذا كان الرهن واقعا على اكثر من نصف السفينة جاز للدائن بعد اجراء الحجز بيع السفينة بأكملها. ويجب على الدائن في الحالتين ان ينذر رسميا باقي الشركاء قبل ابتداء اجراء البيع

بخمسة عشر يوما بدفع الدين المستحق او تحمل اجراءات التنفيذ.

المادة 181

يترتب على حكم رسو المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن.

المادة 182

اذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة او بعضها قبل تسجيل محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذي اتخذ اجراءات التنفيذ على السفينة اتن يبلغ المالك الجديد بمحضر الحجز مع انذاره رسميا بدفع الثمن. اذا اراد المالك الجديد اتقاء اجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء في هذه الإجراءات او خلال الخمسة عشر يوما التالية للانذار ان يبلغ الدائنين المسجلين في سجل السفن في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة الديون المسجلة مع تاريخها ومقاديرها واسماء الدائنين. وعلى المالك الجديد ان يصرح باستعداده لدفع الديون المضمونه بالرهن فورا سواء اكانت مستحقة الأداء ام غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة.

المادة 183

يجوز لكل دائن في الحالة المبينة في المادة السابقة ان يطلب بيع السفينة او جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقدم كفالة بالثمن والمصاريف . ويجب ابلاغ المالك الجديد بهذا الطلب وموقعا من الدائن خلال عشر ايام من تاريخ الإنذار المنصوص عليه في المادة السابقة ويشتمل الطلب على تكليف المالك الجديد بالحضور امام المحكمة المختصة وذلك لسماع الحكم بأجراء البيع والمزايدة.

المادة 184

اذا لم يتقدم اي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة فللمالك الجديد ان يطهر السفينة من الرهون بايداع الثمن في صندوق الودائع الحكومي وله في هذه الحالة ان يطلب شطب القيود دون اتباع اية اجراءات اخرى.

المادة 185

البيع الاختيارى للأجنبى الواقع على سفينة مرهونة يقع باطلا مالم يتنازل الدائن المرتهن في نفس عقد البيع عن الرهن. ويعاقب البائع في هذه الحالة بالحبس مدة لا تتجاوز السنة الواحدة وبغرامة لا تتجاوز خمسماية ريال او باحدى هاتين العقوبتين.

المادة 186

لا تسلم المبالغ المودعة على النحو المذكور فى المادة 184 والناجمة عن بيع محصول السفن الغريقة الى المؤمنين او المالكين الا بعد الادلاء بما يثبت انهم تولوا دفع ديون الدائنين الممتازين والدائمين او انهم تحصلوا على رفع اليد عن الرهون الموجودة.

الباب الثاني

في الحجز على السفينة

الفصل الأول

في الحجز التحفظي

المادة 187

لا يجوز حجز السفن القابلة للرهن الا لأصحاب الديون البحرية.

المادة 188

يعتبر دينا بحريا كل ادعاء حق او دين مصدره احدى الأمور الآتية:

1- اضرار متسببة عن سفينة سواء بالتصادم او بغيره.

2- خسائر في الأرواح او اضرار في الأبدان متسببة او ناتجة عن

استغلالها .

3- مساعدة او انقاذ

4- عقود تتعلق بنقل بضائع بسفينة بموجب مشارطة ايجار او وثيقة شحن او بغير ذلك.

5- عقود تتعلق باستعمال سفينة او ايجارها بمشارطة ايجار او بأية طريقة اخرى.

6- التلف او الأضرار اللاحقة بالبضائع والأمتعة التي تنقلها سفينة.

7- خسائر مشتركة.

8- قطر السفينة.

9. ارشاد السفينة

10- تزويد السفينة اينما كانت بموارد او ادوات لاستغلالها او صيانتها .

11- صنع سفينة أو اصلاحها او تجهيزها او مصاريف الحوض الجاف.

12- اجور الربابنة والضباط والبحارة .

13- ما ينفقه الربان او الشاحنون او المستأجرون او الأعوان من المصاريف لحساب السفينة.

14- نزاع في ملكية سفينة او نزاع في الانفراد في ملكيتها.

15- استغلال سفينة او الحق في نتائج استغلالها .

16- كل رهن بحري وبصفة عامة ،كل دين مصدره احد الأسباب التي تمكن من تطبيق تحديد مسؤولية مالك السفينة او مجهزها .

المادة 189

وكل ما يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة ان يحجز على

السفينة التي يتعلق بها لادين او على سفينة اخرى يمتلكها المدين اذا كانت هذه السفينة مملوكة له وقت نشوء الدين. ومع ذلك لا يجوز الحجز السفينة غير التي يتعلق بها الدين اذا كان الدين من الديون المنصوص عليها فى البنود 14 - -15 16 من المادة السابقة.

المادة 190

اذا اجرت السفينة لمستأجر تولى ادارتها الملاحية وكان وحده مسؤولا عن دين بحري متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة او على اية سفينة اخرى مملوكة للمستأجر ذاته بمقتضى ذلك الدين البحري. وتسري احكام الفقرة السابقة في جميع الحالات التي يكون فيها شخص اخر غير مالك سفينة ملزما بدين بحري.

المادة 191

لا يجوز توقيع الحجز على سفينة متأهبة للسفر ما لم يكن الحجز لدين متعلق بالسفر الذي تأهبت له. وتعتبر السفينة قد تأهبت للسفر اذا حصل الربان على الترخيص به.

المادة 192

تأمر السلطة القضائية المختصة برفع الحجز اذا قدمت كفالة او ضمان اخر يكفي للوفاء بالدين. ومع ذلك لا يجوز الأمر برفع الحجز اذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة في البندين 14، 15 من المادة 188 وفي هذه الحالة لتلك السلطة ان تأذن لحائز السفينة باستثمارها اذا قدم ضمانا كافيا اوان ينظم ادارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي يقررها.

المادة 193

يقع الحجز التحفظي على السفينة بموجب امر من السلطة القضائية المختصة ويحرر محضر في ذلك. تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او من يقوم مقامه فيها وصورة ثانية للسلطة البحرية المختصة فى الميناء الذي يتم فيه الحجز لمنع السفينة من السفر مصورة ثالثة لمكتب تسجيل السفينة بالحجز في السجل.

المادة 194

يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور امام المحكمة المختصة للتصريح بصفة الدين وتثبت الحجز ويحدد لنظر الموضوع ميعاد لا يجاوز الثلاثين يوما التالية لتاريخ محضر الحجز وتخطر المحكمة على وجه الاستعجال.

المادة 195

يشتمل الحكم بتثبيت الحجز الامر بالبيع وشروطه واليوم لجرائه والثمن الأساسي . ويجوز استئناف الحكم اذا سمح نظام التقاضي ذلك ايا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوما من تاريخ النطق به.

الفصل التنفيذي

في الحجز التنفيذي

المادة 196

لا يجوز الحجز التنفيذي على السفينة الا بعد مضي اربع وعشرين ساعة على الأقل من انذار المدين رسميا بالدفع. ويجب تسليم الإنذار للمالك ف يمحل اقامته وفقا للقواعد القانونية الخاصة بالتبليغ - فاذا كان الأمر متعلقا بدين بحري على السفينة جاز تسليمه للربان ام من يقوم مقامه فيها. لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة بعد حصول الربان على الترخيص بالسفر ما لم يكن الحجز متعلق بالسفر الذي تأهبت له.

المادة 197

يشمل محضر الحجز على التكليف بالحضور امام السلطة القضائية المختصة لسماع الحكم بالبيع. ولا يجوز ان تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر وبعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز والا كان الحجز باطلا.

المادة 198

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او لمن يقوم مقامه فيها وصورة ثانية للجهة البحرية بالميناء لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب تسجيل السفينة للتأشير به في السجل اذا كانت السفينة مسجلة في السلطنة.

المادة 199

اذا امرت المحكمة بالبيع تحدد الثمن الافتتاحى وشروط البيع والأيام التي تجري فيها المزايدة. ويعلن عن البيع بالنشر في احدى الجرائد الذائعة الانتشار كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة او في اي مكان اخر تعينه المحكمة. يشتمل الإعلان على البيانات التالية:

1- اسم الحاجز وموطنه.

2- بيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه.

3- المبلغ المحجوز من اجله.

4- الموطن الذي اختاره الحاجز في دائرة المحكمة التي توجد فيها السفينة.

5- اسم مالك السفينة وموطنه

6- اسم المدين المحجوز عليه وموطنه.

7- اوصاف السفينة

8. اسم الربان

9- المكان الذي توجد فيه السفينة

10- الثمن الافتتاحي وشروط البيع. لا يجوز اجراء البيع الا بعد مضي خمسة عشر يوما من تاريخ اتمام اجراءات النشر. واذا تراخى الدائن فى اتمام اجراءات النشر خلال تسعين يوما من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة بناء على طلب المدين ان

تقضي بالغاء الحجز واعتباره كأن لم يكن.

المادة 200

يحصل البيع المزايدة العلنية بعد ثلاث جلسات بفصل بين كل منها ثمانية ايام ويقبل اكبر عطاء فيا لجلسة الأولى بصفة ليتخذ اسسا للمزايدة في الجلسة الثانية كذلك الحال في الجلسة الثالثة التي يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذي قدم اكبر عطاء في الجلسات الثلاثة .. يتحتم على المزايد قبل اشتراكه في المزايدة ان يؤمن كفالة مصرفية بنسبة 10 في المائه من الثمن الافتتاحى للسفينة .

المادة 201

اذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع تحدد المحكمة ثمنا افتتاحيا جديد اقل من الأول يعين الأيام التي تقع فيها المزايدة. وتتبع اجراءات الإعلان المنصوص عليها في المادة 199.

المادة 202

يجب على من يرسو المزاد ان يدفع باقي الثمن والمصاريف في صندوق الودائع الحكومي في الأسبوع التالي على الأكثر لرسو المزاد والا اعيد بيع السفينة على مسؤوليته.

المادة 203

لا يجوز الطعن في حكم رسو المزاد الا بعيب في اجراءات البيع ويكون ميعاد الطعن خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم.

المادة 204

دعاوى الاستحقاق وبطلان الحجز التي ترفع قبل المزايدة لا توقف اجراءات التنفيذ ما لم تأمر المحكمة بوقفه لسباب جدية من واقع ما يقمه المدعي من ادله ومستندات خلال مدة اقصاها ثلاثة ايام من تاريخ تقديم الدعوى. اما الدعاوى الاستحقاق التي ترفع بعد المزايدة فتتحول حتما الى اعتراض على تسليم المبالغ المتحصلة من البيع وينظر فيها عند مباشرة توزيع

ذلك الثمن.

المادة 205

حكم رسو المزاد السفينة قانونا من جميع الامتيازات والرهون ودعاوى الفسخ ومن كل قيد وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن. ويترتب عنه قانونا زوال المانع من اقلاع السفينة.

المادة 206

على من رسا عليه المزاد ان يتولى القيام بتسجيل شرائه وشطب القيود المتعلقة بحقوق الامتياز او الرهون او دعاوى الفسخ او القيود الاحتياطية وذلك بتقديمه لمكتب تسجيل السفينة بحكم رسو المواد والوصل القاضي بوقوع تأمين ثمن الشراء والمصاريف.

المادة 207

توزيع ثمن البيع يقع حسب الترتيب الذي اقتضته الأحكام المتعلقة الامتيازات والرهون البحرية. وكل دائن قبل التوزيع يدخل بأصل الدين والفوائد المتعددة والمصاريف.

الكتاب الخامس

استثمار السفينة

الباب الأول

تأجير السفينة غير مجهزة

المادة 208

1- تأجير سفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بتمكين المستأجر من الانتفاع بها دون ان يجهزها المالك بمؤن او

لوازم او بحارة.

2- ويثبت هذا العقد بالكتابة

3- وتسري على هذا العقد الأحكام العامة المعمول بها في تأجير الأموال المنقولة والأحكام التالية:

المادة 209

التزامات المؤجر:

1- يلتزم المؤجر بتسليم في حالة سليمة للملاحة طوال مدة العقد مع الوثائق المتعلقة بها. مما يلتزم باصلاح الأضرار التي تنشأ عن القوة القاهرة والأضرار التي يقتضيها الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض المتفق عليه.

2- ويسأل المؤجر عن الضرر الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا اثبت ان ذلك يرجع الى عيب خفى لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

المادة 210

التزامات المستأجر :

1- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه ووفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة.

2- لا يجوز له ان يعيد تأجير السفينة كلها او بعضها للغير او ان يتنازل عن الحقوق الناشئة عن عقد الايجار ما لم يكن مرخصا له في ذلك في العقد.

3- ويلتزم برد السفينة الى الميناء الذي تسلمها فيه وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي.

4- اذا تسبب المستأجر بتقصيره في تأخير رد السفينة بعد الانتهاء

مدة العقد تجديد التزم باداء ضعف الأجرة المتفق عليها عن مدة التأخير.

المادة 211

لا يترتب على استمرار انتفاع المستأجر بالسفينة بعد انتهاء مدة العقد تلقائيا ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك كتابة.

المادة 212

لا تسمح الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بعد انقضاء سنة على تاريخ ردها الى المؤجر او تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها.

الباب الثاني

تأجير السفينة مجهزة

المادة 208

1- تأجير سفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بتمكين المستأجر من الانتفاع بها دون ان يجهزها المالك بمؤن او لوازم او بحارة.

2- ويثبت هذا العقد بالكتابة

3- وتسري على هذا العقد الأحكام العامة المعمول بها في تأجير الأموال المنقولة والأحكام التالية:

المادة 209

التزامات المؤجر

1- يلتزم المؤجر بتسليم في حالة سليمة للملاحة طوال مدة العقد مع الوثائق المتعلقة بها. مما يلتزم باصلاح الأضرار التي تنشأ عن القوة القاهرة والأضرار التي يقتضيها الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض المتفق عليه.

2- ويسأل المؤجر عن الضرر الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا اثبت ان ذلك يرجع الى عيب خفى لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

المادة 210

التزامات المستأجر :

1- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه ووفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة.

2- لا يجوز له ان يعيد تأجير السفينة كلها او بعضها للغير او ان يتنازل عن الحقوق الناشئة عن عقد الايجار ما لم يكن مرخصا له في ذلك في العقد.

3- ويلتزم برد السفينة الى الميناء الذي تسلمها فيه وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي.

4- اذا تسبب المستأجر بتقصيره في تأخير رد السفينة بعد الانتهاء مدة العقد تجديد التزم باداء ضعف الأجرة المتفق عليها عن مدة التأخير.

المادة 211

لا يترتب على استمرار انتفاع المستأجر بالسفينة بعد انتهاء مدة العقد

تلقائيا ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك كتابة.

المادة 212

لا تسمح الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بعد انقضاء سنة على تاريخ ردها الى المؤجر او تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها.

الباب الثالث

عقد النقل البحري

الفصل الأول

نقل البضائع

المادة 237

عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه سواء كان مالك السفينة او مجهزها او مستأجرها بنقل بضائع بطريق البحر من ميناء الى اخر لقاء اجرة الا انه لأغراض هذا القانون لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة اخرى عقد نقل بحري الا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر وحده.

المادة 238

1- يثبت عقد النقل البحري بسند الشحن.

2- ويجب ان يكون سند الشحن مؤرخا وموقعا من الناقل أو نائبه ويذكر فى السند اسم لكل من الناقل والشاحن والمرسل اليه وموطن كل منهم وصفات البضائع كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضائع او حجمها او كميتها على

حسب الأحوال وعلامات البضائع وحالتها الظاهرة وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسيتها واسم الربان ومقدار اجرة النقل وكيفية حسابها ومكان اصدار السند وتاريخه وعدد النسخ التي حررت منه.

3- ويجب ان تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وان توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

المادة 239

1- يحرر سند الشحن من نسختين اصليتين تسلم احداهما الى الشاحن والأخرى الى الناقل ويوقع الشاحن او نائبه النسخة الأصلية المحفوظة لدى الناقل ويذكر فيها انها غير قابلة للتنازل عنها ويوقع الناقل او نائبه النسخة الأصلية المسلمة للشاحن وتعطى هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في استلام البضائع والتصرف فيها. ويعتبر سد الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سندا موقعا من قبل الناقل.

2- ويجوز ان تحرر من النسخة الأصلية المسلمة للشاحن عدة نسخ مماثلة ويجب ان تكون كل نسخة منه موقعه وان يذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام النسخ الأخرى ويترتب على استعمال احداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل.

3- يجوز ان يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد او بالصورة المطابقة للأصل اوبالتنقيب او بالخاتم او بالرموز او مثبتا بأية وسيلة اليه او الكترونية اخرى.

المادة 240

1- يحرر سند الشحن باسم شخص معين او لامره او للحامل.

2- ويجوز التنازل عن سند الشحن الاسمى باتباع الإجراءات المقررة قانونا بشان حوالة الحق وعلى الناقل ان يسلم البضائع للمتنازل

اليه الأخير.

3- ويكون سند الشحن المحرر لامر قابلا للتداول بالتظهير.

4- ويتداول سند الشحن المحرر للحامل بالتسليم . ويسري هذا الحكم على يند الشحن المحرر للامر والمظهر على بياض.

5- وفي حالة تداول سند الشحن المحرر يجوز الاتفاق على قصر الضمان على وجود البضائع وصحة عقد النقل وقت التظهير كما يجوز الاتفاق على عدم تضامن الموقعين على السند.

6- ومع ذلك يجوز النص في سند الشحن على حظر التنازل عنه او تداوله.

المادة 241

1- يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع قبل الشحن وتقيد هذه البيانات في سند الشحن وللناقل او نائبه الامتناع عن قيد البيانات المتعلقة بعلامات البضائع او عددها او كميتها او وزنها اذا كانت لديه اسباب جديه للشك في صحتها او لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها. وفي جميع الأحوال يجب ذكر اسباب الامتناع عن قيد البيانات في سند الشحن وللشاحن او من تسلم البضائع اثبات صحة هذه البيانات.

2- ويكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضائع ولا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل اي شخص اخر غير الشاحن.

المادة 242

1- اذا وجد الربان قبل السفر بضائع فى السفينة غير تلك المذكورة فيسند الشحن او كان البيان المتعلق بها مخالفا للحقيقة جاز له انزالها من السفينة في مكان الشحن او ابقائها فيها استيفاء اجرة

تعادل اعلى اجرة لبضائع من نوعها في المكان المذكور وذلك عدم الإخلال بما قد يستحق من تعويض.

2- واذا اكتشف البضائع الذكورة اثناء الرحلة جاز للربان ان يأمر بالقائها في البحر اذا كان من شأنها احداث اضرار للسفينة او للبضائع المشحونة فيها او اذا كان نقلها يستلزم دفع الغرامات او اداء مصاريف تربو على قيمتها او كانت من البضائع المحظور قانونا بيعها او تصديرها.

المادة 243

1- اذا شحنت فى السفينة بضائع خطرة او قابلة للالتهاب ا الانفجار جاز للناقل ف يكل وقت ان يفرغها من السفينة او ان ينقلها او ان يزيل خطورتها بدون اي تعويض في جميع الحالات اذا ثبت انه لم يكن يرضي بشحنها اصلا لو علم بنوعها او بطبيعتها. وفضلا عن ذلك يسأل الشاحن عن الأضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر او غير مباشر عند شحنها في السفينة.

2- واذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه واصبحت تشكل خطرا على السفينة او شحنتها جاز تفريغها من السفينة او اتلافها او ازالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية عليه الا فيما يتعلق بالخسائر البحرية المشتركة عند الاقتضاء.

المادة 244

يجوز للناقل ان يعطي الشاحن ايصالا باستلام البضائع قبل شحنها في السفينة ويستبدل بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة ويكون للايصال الحجية المقررة لسند الشحن اذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في المادة 238 وكان مؤشرا عليه بكلمة (مشحون).

المادة 245

1- يعتبر سند الشحن حجة في اثبات البيانات التي يشتمل عليها

وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير.

2- ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن اثبات عكس ما ورد في سند الشحن اما بالنسبة للغير فلا يجوز للناقل اثبات عكس ما جاء به وانما يجوز ذلك للغير .

3- سند الشحن الذي يخلو من ذكر اجرة النقل او الذي لا يوضح بشكل اخر من اجرة النقل مستحقة على المرسل اليه او الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل اليه يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع الأجرة النقل او غرامة التأخير المذكورة انتقل سند الشحن الى طرف ثالث بما في ذلك اي مرسل اليه يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.

المادة 246

1- على الربان تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن. واذا تقدم عدة اشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب استلام البضائع وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون تاريخ اول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الأخرى.

2- واذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ القابلة للتداول وجب تفضيله على حامل النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها اسبق تاريخا .

المادة 247

1- يجوز لكل من له حق في استلام البضائع بمقتضى سند الشحن ان يطلب من الناقل اذن باستلام كميات معينة منها بشرط ان ينص على ذلك في عقد النقل وتصدر اذون التسليم باسم شخص معين او لأمره او للحامل ويجب ان تكون موقعة من الناقل.

2- واذا كان سند الشحن قابلا للتداول وجب على الناقل او يذكر فيه بيانا عن اذون التسليم التي اصدرها والبضائع المبينة فيها.. واذا

وزعت الشحنة بين اذون تسليم مختلفة وجب على الناقل ان يسترد سند الشحن ويعطي اذن التسليم حامله الشرعي الحق في استلام البضائع المبينة في الإذن.

المادة 248

اذا تخلف صاحب الحق عن استلام البضائع او رفض استلامها جاز للربان ان يطلب من السلطة القضائية المختصة الإذن له بايداع البضائع عند امين تعينه.

المادة 249

على الناقل ان يقوم بشحن البضائع وتشوينها ورصها ونقلها والمحافظة عليها والعناية بها وتفريغها.

المادة 250

تسري على عقد النقل البحري احكام المواد 215، 216، 217، 218، والفقرتين 1 و2 من المادة 219 و 223و 225 و 228 و 229و 230 و 232 و 234 و 235 من هذا القانون

المادة 251

مسؤولية الناقل وحدودها:

1- لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع او تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا كان عدم الصلاحية راجعا الى اهمال الناقل في بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة او في تجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة على وجه مرضي او في اعداد العنابر وغرف التبريد وجميع اقسام السفينة الاخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الأماكن صالحة لوضع البضائع ونقلها وحفظها.

2- وفي جميع الحالات التي ينشا فيها الضرر عن عدم صلاحية السفينة للملاحة يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل العناية المعقولة

على عاتق الناقل واى شخص اخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

المادة 252

1- لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع او تلفها الناشئ عن واحد او اكثر من الأسباب الآتية:

(أ) الأفعال او الأخطاء التي تقع من الربان او البحارة او المرشدين او من تابعي الناقل وتتعلق بالملاحة او بادارة السفينة.

(ب) الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل او نتيجة لخطئه.

(ج) مخاطر البحر او المياه الملاحية الأخرى او حوادثها.

(د) القوة القاهرة

(هـ) حوادث الحرب

(و) الأعمال الإجرامية

(ز) كل حظر او امر صادر من حكومة او سلطة او حجز قضائي.

(ح) قيود الحجز الصحي.

(ط) كل خطأ ايجابي او سلبي من جانب الشاحن او مالك البضائع او وكيله او ممثله.

(ى) كل اضراب عن العمل او توقف عنه او منع او قيد عليه اذا كان من شأن هذه الأفعال منع استمرار العمل كليا او جزئيا.

(ك) الفتن والاضطرابات الأهلية

(ل) اعمال الإنقاذ او محاولة انقاذ الأرواح او الأموال في البحر .

(م) اي انحراف في السير لانقاذ او محاولة انقاذ الأرواح او الأموال في البحر او اي انحراف اخر له سبب معقول يبرره.

(ن) العجز في الحجم او الوزن او اي عجز اخر ناتج عن خلل متأصل

في البضائع او عن طبيعة مستواها أو عن عيب فيها.

(س) عدم كفاية التغليف. ع) عدم كفاية العلامات كما او نوعا.

(ف) العيوب الخفية التي لا يكتشفها الفحص المعقول

(ص) اي سبب اخر غير ناشئ من فعل الناقل او اخطاءه او اهمال تابعية او نائبه.

2- يجوز للشاحن فى الحالات السابقة اثبات ان التلف ناشئ عن خطأ الناقل او نائبه او عن خطأ تابعيه ولا يتعلق بالملاحة او بادارة السفينة. 3- يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع الا اذا ثبت ان التأخير ناشئ عن احد السباب المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة.

المادة 253

لا يسأل الشاحن عن الأضرار او الخسائر التي تلحق بالسفينة او الناقل والتي تنشأ او تنجم عن اي سبب غير فاعل او خطا او اهمال الشاحن او نائبه او تابعيه.

المادة 254

1- تحدد مسؤولية الناقل في جميع الأحوال عن الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع بما لا يجاوز 300 ريالا عمانيا او ما يعادله عن كل طرد او وحده اتخذت اساسا عند حساب الأجرة وتسري على الحاويات القواعد المقررة في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

2- وتحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضائع بمبلغ يعادل مرتين ونصف اره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ان لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع اجره النقل المستحقة الدفع بموجب العقد.

3- ولا يجوز التمسك بتحديد المسؤولية في مواجهة الشاحن اذا كان قدم بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها وذكر البيان في سند الشحن ويجوز للناقل اثبات عكسها.

4- ويجوز باتفاق خاص - بين الشاحن والناقل او نائبه - تعيين حد اقصى لمسؤولية الناقل عن الحد المنصوص عليه في هذه المادة على الا يقل عنه.

5- وفي جميع الأحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك والتلف في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع او بقيمتها.

المادة 255

1- ما لم يقم المرسل اليه باخطار الناقل كتابة بالهلاك او التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك او التلف وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع الى المرسل اليه اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على ان الناقل سلم البضائع مما هي موضوعه في وثيقة النقل فاذا لم تكن هذه الوثيقة قد اصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على انها سلمت بحالة سليمة.

2- اذا كانت قد اجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معينة او فحص لحالة البضائع وقت تسليمها الى المرسل اليه انتفت الحاجة الى توجيه الأخطار الكتابي عما يتم التحقق منه اثناء المعاينة او الفحص المذكورين من هلاك او تلف.

3- اذا كان الهلاك او التلف غير ظاهر تسري بالقدر نفسه احكام الفقرة 1 من هذه المادة اذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه.

4- في حالة وجود اي هلاك او تلف فعلى او متصور وجب على كل من الناقل والمرسل اليه ان يقدم الى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.

5- لا يستحق اي تعويض عن اية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه اخطار كتابي الى الناقل خلال 60 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع الى المرسل اليه.

المادة 256

ما لم يقم الناقل اخطار كتابي عن الخسارة او الضرر الى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة او الضرر وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوما متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة او الضرر او تسليم البضائع ايهما ابعد فان عدم توجيه مثل هذا الأخطار يكون قرينة ظاهرة على انه لم تلحق بالناقل اي خسارة او ضرر يجع الى خطا او اهمال من جانب الشاحن او تابعيه او وكلائه.

المادة 257

يعتبر باطلا كل شرط في سند الشحن او في وثيقة اخرى مماثلة يكون من شأنه اعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع او تلفها الناشئ عن الخطأ او التقصير في اداء الالتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل او يتضمن تخفيف هذه المسؤولية. وكل شرط يتضمن التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وكل شرط اخر يماثله يعتبر في حكم شروط الإعفاء من المسؤولية .

المادة 258

للناقل ان يتنازل عن كل او بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له ان يزيد من التزاماته قد ذكرت في سند الشحن المسلم للشاحن. ويجوز الاتفاق على شروط او تحفظات او اعفاءات تتعلق بالتزامات الناقل ومسؤوليته عن هلاك البضائع او تلفها او بالتزامه بحفظها او العناية بها وذلك بالنسبة للفترة السابقة على الشحن او اللاحقة للتفريغ كما يجوز النص في سند الشحن على اية شروط تتعلق بالخسارات البحرية المشتركة اذا كانت هذه الشروط لا تتعارض مع احكام الخسارات البحرية المشتركة.

المادة 259

يجوز الاتفاق على مخالفة احكم المسؤولية الواردة بالمواد السابقة فيما يتعلق بالملاحة الساحلية وكذلك في انواع الملاحة الأخرى اذا كانت طبيعة البضائع المطلوب نقلها او حالتها او ظروف شحنها او الظروف الاستثنائية

التي يجب ان يتم فيها النقل مما يبرر ابرام عمال النقل ببذل العناية او يقظتهم بخصوص الشحن والتشوين والرص والحفظ والنقل والعناية بالبضائع المنقولة بحرا وتفريغها. وفي هذه الحالة يشترط الا يكون قد اصدر او من المقرر اصدار سند شحن اوان يحرر بمضمون الاتفاق ايصال يعتبر كوثيقة غير قابلة للتداول ويؤشر عليه بما يفيد ذلك.

المادة 260

1- تسري احكام المسؤولية المذكورة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها.

2- ولا تسري هذه الأحكام على النقل بمشارطة ايجار الا اذا صدر بمقتضى هذه المشارطة سند شحن يتضمن تنظيما للعلاقة بين حاملة والناقل. كما لا تسري هذه الأحكام على نقل الحيوانات الحية او البضائع التي يذكر عنها في عقد النقل ان شحنها يكون على اسطح السفينة وتنقل فعلا بهذه الكيفية.

المادة 261

1- للناقل ان يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة. وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند الى انتهاء النقل ويكون مسؤولا عن افعال اللاحقين له الذين يتسلمون البضائع.

2- ولا يسأل كل من الناقلين اللاحقين الا عن الأضرار التي تقع اثناء قيامة بنقل البضائع.

المادة 262

1- لا تسمع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بعضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع او التاريخ الذي كان محددا لتسليمها.

2- وبالنسبة لطلب استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من يوم

نشوء الحق في الاسترداد.

الفصل الثاني

نقل الأشخاص

المادة 263

1- يثبت عقد نقل الأشخاص بتذكرة السفر او بأية وثيقة اخرى.

2- وتشتمل تذكرة السفر على تاريخ اصدارها واسم السفينة ونوعها وميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول واجره النقل وشروط الإقامة في السفينة.

3- وتخول التذكرة المسافر الحق في نقل امتعته الشخصية بالقدر الذي يحدده الاتفاق او العرف .

المادة 264

اذا ذكر اسم المسافر في تذكرة السفر او في الوثيقة المثبتة للعقد فلا يجوز له ان يتنازل عن حقه بدون رضاء الناقل او نائبه.

المادة 265

تشتمل اجرة السفر نفقات طعام المسافر ومع ذلك يجوز الاتفاق على ان يكون طعام المسافر على نفقته الخاصة.. وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بتقديم المؤن الضرورية للمسافر اذا طلب منه ذلك لقاء ثمن مناسب.

المادة 266

على المسافر الذي لا يحمل تذكرة سفر ان يخطر فورا الربان او من يقوم مقامه بذلك والا التزم بدفع مثلى أجرة السفر الى الميناء الذي يقصده او نزل فيه مع عدم الإخلال بالتعويضات التي يجوز للناقل المطالبة بها

والعقوبات المقررة في هذا الشأن.

المادة 267

يفسخ العقد اذا لم يتمكن المسافر من السفر بسبب خارج عن ارادته وفي هذه الحالة يستحق الناقل ربع اجره السفر الا اذا كان السبب عدول المسافر عن السفر قيام حرب تصبح السفينة معها لخطر استيلاء العدو عليها او غير ذلك من مخاطر الحرب.

المادة 268

تستحق اجرة السفر كاملة اذا لم يحضر المسافر الى السفينة في الوقت المناسب قبل ابحارها.

المادة 269

1- اذا منعت السفينة من السفر خارج عن ارادة الناقل جاز فسخ العقود بغير تعويض وفي هذه الحالة يلزم الناقل برد الأجرة الى المسافر.

2- واذا لم تبحر السفينة فى اليوم المحدد للسفر فعل الناقل او من ينوب عنه او احد تابعيه جاز للمسافر ان يطلب فسخ العقد مع التعويض عنه عند الاقتضاء.

المادة 270

1- يجوز للمسافر طلب فسخ العقد اذا الغى الناقل الرحلة او قطعها دون ان يعد سفينة اخرى تكون تابعة له او لنقل اخر تتوافر فيها جميع صفات السفينة

2- يجوز للمسافر طلب فسخ العقد ان ادخل الناقل على خط سير لسفينة تعديلات من شأنها ان تحضر بالمسافر.

3- وفي جميع الأحوال يحق للمسافر طلب التعويض ومع ذلك لا يجوز ان يزيد التعويض على مثلى اجرة السفر اذا كان الغاء الرحلة او

تغيير خط سر السفينة ناشئا عن سبب معقول .

المادة 271

اذا قطعت الرحلة بسبب قوة قاهرة فلا تستحق اجرة السفر الا عن المسافة التي قطعتها فعلا ومع ذلك تستحق الأجرة كاملة اذا استطاع الناقل في مدة معقولة اعداد سفينة اخرى تتوافر فيها صفحات السفينة الأولى لمتابعة الرحلة على نفقته. وبشرط ان يدفع نفقات اقامة المسافر وغذائه اذا كانت هذه النفقات داخلة في اجرة السفر

المادة 272

اذا اضطر الربان- اثناء السفر- الى اجراء اصلاحات في السفينة فللمسافر ان ينتظر اتمام هذه الإصلاحات او ان يترك السفينة بشرط ان يدفع الأجرة كاملة وتكون المصاريف اقامة المسافر وغذائه اثناء الانتظار على نفقة الناقل ما لم يعرض الربان على المسافر اتمام السفر على سفينة اخرى تتوافر فيها صفات السفينة الأولى.

المادة 273

1- اذا قطع المسافر الرحلة بسبب خارج عن ارادته استحقت عله اجرة السفر الى مكان الذي ترك السفينة فيه.

2- تستحق الأجرة كاملة اذا كان انقطاع الرحلة ناشئا عن فعل المسافر.

المادة 274

يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق بالمسافر بسبب تأخر وصول السفينة الى الميناء المتفق عليه او عدم تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد الا اذا اثبت ان ذلك ناشئ عن سبب اجنبي عنه.

المادة 275

1- يسأل الناقل عن وفاة المسافر او اصابته اثناء السفر الا اذا اثبت

الناقل ان الوفاة او الإصابة نشأت بسبب اجنبي عنه.

2- ويحدد التعويض الناشئ عن هذه المسؤولية وفقا للاحكام المنصوص عليها في قوانين السلطنة الداخلية .ويقع باطلا كل اتفاق على اعفاء الناقل من هذه المسؤولية او تحديدها مقدما بمبلغ اقل.

المادة 276

1- يخضع نقل امتعته المسافر لجميع الأحكام الخاصة بنقل البضائع اذا حرر ايصال بشحنها.

2- اما اذا بقيت الامتعة في حراسة المسافر ولم يحرر بشحنها ايصال فلا يكون الناقل مسؤولا عن هلاكها او تلفها ما لم يثبت المسافر ان الهلاك او التلف نشأ بفعل الناقل او من ينوب عته او احد تابعيه ويقع باطلا كل اتفاق على غير ذلك.

المادة 277

للناقل حق حبس امتعة المسافر الموجودة في السفينة حق الامتياز على ثمنها لضمان حقوقه المترتبة على عقد النقل.

المادة 278

لا تسمح الدعوى الناشئة عن عقد عمل المسافرين وامتعتهم التي لم يحرر بها ايصال بمضي سنة من تاريخ الوصول ومع ذلك اذا كانت الدعوى ناشئة عن ايصال بمضي سنة من تاريخ الوصول ومع ذلك اذا كانت الدعوى ناشئة عن فعل يعتبر جريمة فلا تنقضي الا بانقضاء الدعوى العمومية .

المادة 279

تسري الأحكام الواردة بالمواد 274 و 275 و 276 و 278 على نقل الأشخاص في البحر بمقابل اما في حالة النقل المجاني فلا يكون الناقل مسولا الا اذا اثبت المسافر ان الضرر ناشئ عن غش او خطأ جسيم من الناقل او من ينوب عنه او احد تابعيه.

الباب الرابع

القطر والإرشاد

الفصل الأول

القطر

المادة 280

1- تسال كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة - بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر.

2- توزع المسؤولية بين السفينتين المذكورتين تبعا لدرجة الخطأ الذي وقع من كل منهما.

المادة 281

1- تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة الا اذا اثبت ان الضرر نشأ عن قوة قاهرة او حادث مفاجئ او عيب ذاتي في السفينة المقطورة او خطأ من ربانها.

2- اما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة الا اذا كانت سببا في احداث هذا الضرر.

3- ومع ذلك يجوز الاتفاق على خلاف ما جاء بالفقرتين السابقتين.

الفصل الثاني

الإرشاد

المادة 282

1- الارشاد اجباري في الموانئ والممرات التي يصدر بتعيينها قرار من السلطة المختصة.

2- وتسري فيمتا يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عليه القوانين والقرارات الخاصة بذلك.

3- وتعفى من الالتزام بالإرشاد السفن الحربية وسفن الدولة غير المخصصة لأغراض تجارية وغيرها من السفن التي يصدر باعفائها قرار من السلطة المختصة.

المادة 283

على كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد ان تتبع القواعد التي تحددها السلطة البحرية والمختصة في شأن طلب المرشد قبل دخولها منطقة الإرشاد او تحركها فيها او خروجها منها.

المادة 284

1- على المرشد ان يجيب فورا طلب الارشاد وعليه ان يقدم خدماته الى السفينة التي تطلب الإرشاد قبل غيرها او التى قد كلف بارشادها بوجه خاص.

2- وعلى المرشد ان يقدم مساعدته للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب اليه ذلك.

المادة 285

تبقى قيادة السفينة وادارتها للربان اثناء قيام المرشد بعمله.

المادة 286

يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق بها او بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد بمناسبة قيامه بعملية الإرشاد.

المادة 287

يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تصيب المرشد أو اثناء عمليات الإرشاد واثناء الحركات الخاصة بصعود المرشد الى السفينة او نزوله منها.

المادة 288

اذا اضطر المرشد الى السفر مع السفينة بسبب سؤ الأحوال الجوية او بناء على طلب الربان التزم المجهز بنفقات غذائه واقامته واعادته الى الميناء التي رافقه منها مع التعويض عند الاقتضاء.

المادة 289

1- اذا امتنعت السفينة الخاضعة لالتزام الإرشاد عن الاستعانة بالمرشد الزمت باداء رسم اضافي فضلا عن الرسم الأصلي.

2- ويكون الرسم الإضافى من حق الدولة وحدها .

3- وتلزم السفينة بدفع مبلغ تحدده السلطة البحرية المختصة اذا استغنت عن المرشد بعد حضوره اليها. كما تلتزم بدفع هذا المبلغ عن كل ساعة او جزء منها فيا لحالة انتظار المرشد بسبب تأخرها عن القيام فى الميعاد الذي حدده ربانها او مجهزها لمدة لا تزيد على الساعة.

المادة 290

يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تقل عن عشرين ريالا عمانيا ولا تجاوز مائة ريال عماني (او ما يعادلها من عملات اجنبية او باحدى هاتين العقوبتين كل شخص يقوم بارشاد السفن دون ان يكون مرخصا له في ذلك . وكل مرشد يمتنع عن تقديم خدماته او يتولى الإرشاد في حالة سكر او تحت تأثير مخدر او يقوم بارشاد سفينة من غير الجائز له ارشادها.

المادة 291

يعاقب بغرامة لا تقل عن مائة ريال عماني ولا تجاوز مائتي ريال عماني (او ما يعادلها من عملات اجنبية) ربان كل سفينة خاضعة لالتزام الارشاد اذا استعان بمرشد يعلم انه غير مرخص له في الإرشاد او اذا دخل بالسفينة منطقة الإرشاد او تحرك فيها او خرج منها دون الاستعانة بمرشد ما لم تأذن له في ذلك الجهة التي تتولى مرفق الإرشاد لضرورة ملجئة. وفي حالة العود تكون العقوبة الحبس مدة لا تتجاوز سنة والغرامة المشار اليها في الفقرة السابقة.

الكتاب السادس

الحوادث البحرية

الباب الأول

التصادم البحري

المادة 292

1- اذا وقع تصادم بين سفينة بحرية او بين سفن بحرية ومراكب ملاحة داخلية تسوي التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق

بالسفن والأشياء والأشخاص الموجودة على السفينة طبقا للأحكام الواردة في هذا الفصل بصرف النظر عن المياه التي حصل التصادم فيها .

2- وتسري احكام المذكورة ولو لم يقع احتكاك مادي بين السفن على تعويض الأضرار التي تسببها سفينة لأخرى او للأشياء او الأشخاص الموجودين على السفينة اذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن قيام السفينة المناورة او اهمال القيام بها او عن عدم مراعاة اللوائح التي تقررها المعاهدات الدولية او التشريع الوطني بشأن تنظيم السير في البحار.

المادة 293

اذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة او قام شك حول اسبابه او لم تعرف هذه الأسباب تحملت كل سفينة ما اصابها من ضرر ويسري هذا الحكم ايضا لو كانت السفن او احداها راسية وقت وقوع التصادم.

المادة 294

اذا نشا التصادم عن خطأ احدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم.

المادة 295

1- اذا كان الخطأ مشتركا قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذي وقع منها ومع ذلك اذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة على وجه التحديد او اذا تبين ان اخطاءها تعادلت وزعت المسؤولية بينها بالتساوي.

2- وتسأل السفن بالنسبة المذكورة فى الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفينة او البضائع او الأمتعة الو الأموال الأخرى الخاصة بالبحارة او المسافرين او اى شخص اخر موجود على السفينة او اصابتهم فتكون المسؤولية بالتضامن ويكون للسفينة التي تحملت اكثر من حصتها في التعويض

الرجوع على السفن الأخرى بالفرق .

المادة 296

تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل اذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد اجباريا.

المادة 297

لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم البحري.

المادة 298

يجب على ربان كل سفينة من السفن التي وقع بينها التصادم ان يبادر الى مساعدة السفينة الأخرى وبحارتها والمسافرين عليها وذلك في حدود استطاعته ودون تعويض سفينته او بحارتها او المسافرين عليها لخطر جدي. وعليه قدر الإمكان ان يعلم السفينة الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتوجهة اليها. ولا مسؤولية على مالك السفينة بالنسبة لمخالفة هذه الأحكام بالذات.

المادة 299

1- للمدعى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام اي من المحاكم الآتية:

(أ) محكمة موطن المدعى او المحكمة التي يقع في دائرتها مركز استثمار تابع له.

(ب) محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.

(ج) محكمة المكان الذي وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي احدثت الضرر او على السفينة اخرى مملوكة له اذا كان الحجز عليها جائزا او محكمة المكان الذي كان يجوز توقيع الحجز فيه والذي قدم فيه كفيلا او ضمانا اخر.

(د) محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم اذا حدث في الموانئ او المرافئ او المياه الداخلية.

المادة 300

اذا اختار المدعى المحاكم السابق ذكرها فى المادة السابقة فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند الى نفس الوقائع امام محكمة اخرى الا اذا تناول عن الدعوى الأولى. ويجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى اما محكمة غير مختصة اصلا او عرض النزاع على التحكيم. ويجوز للمدعى عليه تقديم طلباته المقابلة الناشئة عن ذات التصادم امام المحكمة التي تنظر الدعوى الأصلية واذا تعدد المدعون واقام الدعوى اما المحكمة مختصة جاز لباقي المدعين الموجهة الى نفس الخصم والناشئة عن التصادم امام نفس المحكمة.

المادة 301

1- لا تسمع دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بعد مضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث

2- ولا تسمع دعوى الرجوع المشار اليه في الفقرة الاخيرة من المادة 295 بمضي سنة من تاريخ الوفاة.

3- ويقف التقادم المنصوص عليه في الفقرتين السابقتين اذا تعذر حجز سفينة المعى عليه في المياه الإقليمية التي يوجد بها موطن المدعى او محل عمله الرئيسي.

الباب الثاني

المساعدة والإنقاذ

المادة 302

تسري احكام هذا الفصل على اعمال المساعدة والإنقاذ بين السفن

البحرية التى تكون في حال الخطر والأشخاص وكل الأشياء الموجودة فيها وحمولتها واجور النقل . كما تسري على هذه الخدمات نفسها التي تقدمها السفن البحرية لمراكب الملاحة الداخلية او العكس وذلك دون التمييز بين هذين النوعين من المساعدة والإنقاذ ودون اعتبار للمياه التي تقدم فيها.

المادة 303

1- كل عمل مفيد من اعمال المساعدة او الإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عنه ولا تستحق مكافأة ما اذا لم تؤدي المساعدة او الإنقاذ الى اية منفعة. وفي جميع الأحوال لا يجوز ان تتعدى المكافأة قيمة الأشياء التي انقذت.

2- تستحق المكافأة حتى اذا تمت اعمال المساعدة والانقاذ بين سفن مالك واحد.

المادة 304

لا يستحق مكفأة ما الأشخاص الذين يساهمون فى اعمال المساعدة والإنقاذ اذا منعتهم من ذلك صراحة السفينة المعانة وكان لهذا المنع سبب معقول.

المادة 305

لا تستحق السفينة القاطرة اية مكافأة على اعمال المساعدة والإنقاذ التي تقدمها للسفينة المقطورة او لحمولتها. وذلك استثناء الخدمات الاستثنائية التي تقدمها السفينة القاطرة ولا يمكن اعتبارها ضمن التزاماتها الأصلية. بمقتضى عقد القطر.

المادة 306

1- فى الحالات السابقة يحدد مقدار المكافأة باتفاق الطرفين والا فتحدده المحكمة المختصة.

2- وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في المساعدة والإنقاذ. وكذلك نسبة التوزيع بين مالك السفينة

وربانها وغيرهما من الأشخاص.

3- واذا استحقت المكافأة لسفينة اجنبية فيتم توزيعها بين مالكها وربانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقا لقانون جنسيتها.

المادة 307

تستحق عن انقاذ حياة الأشخاص مكافأة يحددها القاضي ويجوز له ان يعفى الشخص الذي انقذ من اداء تلك المكافأة اذا كانت حالته المالية تبرر ذلك. كما يستحق الأشخاص الذين انقذوا الأرواح البشرية وساهموا في اعمال الإنقاذ او المساعدة اتي اتخذت بصدد الحادث نصيبا عادلا في المكافأة المقررة لمنفذي السفينة وحمولتها وموجوداتها.

المادة 308

1- يجوز للمحكمة بناء على طلب احد الطرفين ابطال او تعديل كل اتفاق بشأن اعمال المساعدة او الإنقاذ يتم قيام الخطر وتحت تأثيره اذا وجدت ان شروطه مجحفة. 2- وفي جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوي الشأن ابطال او تعديل اي اتفاق مما ذكر في الفقرة السابقة اذا تبين ان رضاء احد الطرفين شابه غش او تضليل او ان المكافأة المتفق عليها مبالغ في تقديرها زيادة او نقصا بحيث لا تتناسب والخدمات التي اديت.

المادة 309

1- تحدد المحكمة المكافأة تبعا لظروف كل حالة ومع مراعاة الاعتبارات الآتية مرتبة حسب اهميتها.

أولاً: مدى النجاح الذي تحقق وجهود المنقذين وكفاءتهم والخطر الذي تعرضوا له هم والسفينة التي قامت بالمساعدة والإنقاذ والسفينة التي قدمت لها المساعدة وركابها وحمولتها. والوقت التي استغرقته هذه العمليات والمصاريف والأضرار التي نتجت عنها ومخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها من قاموا الإنقاذ وقيمة الأدوات التي استعملوها مع مراعاة اعداد السفينة اصلا لأعمال المساعدة والإنقاذ ان وجدت.

ثانيا: قيمة الأشياء التي تم انقاذها.

وفي توزيع المكافأة بين مستحقيها اذا تعددوا نراعى المحكمة الاعتبارات المتقدمة.

2- ويجوز للمحكمة ان تقضي بتخفيض قيمة المكافأة أو الغائها اذا تبين ان المنفذين ارتكبوا اخطاء استلزمت المساعدة او الإنقاذ او اذا ارتكبوا سرقات او اخفوا اشياء مسروقة او قاموا بأعمال غش اخرى.

المادة 310

على كل ربان متى كان مقدوره ودون تعريض سفينته او بحارتها او ركابها لخطر جسيم ان يقدم المساعدة لكل شخص يوجد فى البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء. ويعاقب ربان السفينة الذي لا يقدم المساعدة المشار اليها بالحبس مدة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن مائة ريال عماني ولا تجاوز خمسمائة ريال عماني - او ما يعادله من عملات اجنبية- او باحدى هاتين العقوبتين. ولا يترتب على المخالفة المذكورة اية مسؤولية على مالك السفينة او مجهزها.

المادة 311

1- لا تسمع دعوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنقاذ بعد مضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه الأعمال.

2- يوقف التقادم المذكور اذا تعذر حجز السفينة التي قدمت لها لمساعدة في المياه الإقليمية للدولة التي يوجد بها موطن المدعى او مركز عمله الرئيسي.

الباب الثالث

الخسارات البحرية المشتركة

المادة 312

1- يقصد بالخسارة المشتركة كل تضحية او مصاريف استثنائية تؤدي ارادیا ولها ما يبررها من اجل السلامة الجماعية ويقصد حماية الأموال المشتركة في مشروع بحري من خطر يهددها او يعتقد الربان لأسباب معقولة انه يهددها.

2- ويعتبر في حالات الخسارات المشتركة بوجه خاص ما يأتي:

(أ) القاء البضائع في البحر والأضرار التي تصيب السفينة او حمولتها نتيجة ذلك.

(ب) جنوح السفينة من اجل السلامة العامة او تقوية الأشرعة او زيادة البخار بقصد اعادة تعويمها والأضرار التى تصيب السفينة او الشحنة بسبب ذلك.

(ج) الأضرار التي تلحق بالسفينة والشحنة او احداهما بسبب تسرب الماء او احداث لإطفاء نار شبت فيها. ومع ذلك لا تدخل في الخسارة المشتركة اضرار الحريق التي تلحق جزء من السفينة او البضائع المشحونة سائبة او ببعض الطرود.

(د) النفقات التي تصرف في حالة الجنوح القهري لتخفيف حمولة السفينة واستئجار المواعين لهذا الغرض واعادة شحن البضائع على السفينة.

(هـ) الأشياء والمؤن التي تقتضي السلامة العامى استعمالها كوقود اذا كانت قد زوجت اصلا بالوقود الكافي.

(و) نفقات التجاء السفينة لأجل السلامة العامة الى ميناء او مرسى

بسبب ظروف استثنائية ونفقات استئناف سفرها بحمولتها الاولى او بجزء منها وكذلك نفقات توجيهها لاصلاحها في ميناء غير الميناء الذي ترسو فيه.

(ز) مصاريف تفريغ البضائع او الوقود أو لمؤن اذا كان ضروريا لإصلاح ضرر يعتبر من الخسارات المشتركة تستطيع السفينة متابعة السفر دون اصلاحه وما يتفرع ن ذلك من نفقات اعادة شحن البضائع ورصها وتخزينها والتأمين عليها والأضرار التي تلحق الشحنة والوقود والمؤن اثناء القيام بهذه العمليات.

(ح) نفقات الإصلاحات المؤقت للسفينة.

(ط) اجور الربان والبحارة وقيمة الوقود والمؤن التى استهلكت اثناء امتداد مدة ا لسفر بسبب التجاء السفينة من ميناء او مرسى لتحتمي فيه او لتجري فيه اصلاحات تعتبر من الخسارات المشتركة وذلك خلال المدة المعقولة لتصبح السفينة صالحة لمتابعة السفر.

(ى) ضياع اجرة السفينة بعد استنزال نفقات تحصيلها اذا كان هذا الضياع بسبب خسارة مشتركة ما لم يتفق استحقاق الأجرة في جميع الأحوال.

(ك) نفقات مساعدة السفينة أو إنقاذها وقطرها.

(ل) مصاريف تسوية الخسارة المشتركة.

(م) المصاريف التي انفقت بدلا من مصاريف اخرى كانت تدخل في الخسارة المشتركة لو انها قد انفقت ولكن بشرط ان لا تتجاوز المصاريف التي لم تنفق.

المادة 313

تعتبر الخسارة خاصة اصلا وعلى من يدعى ان الضرر الذي اصابه مما يدخل في الخسارات المشتركة اثبات ذلك.

المادة 314

1- تعتبر الخسارة مشتركة ولو كان الحادث الذي نتجت عنه يرجع الى خطأ احد المشتركين فى الرحلة وذلك دون اخلال بحق ذوي الشأن في الرجوع على من وقع منه الخطأ.

2- ولا يجوز لمن وقع منه الخطأ ان يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة مشتركة ومع ذلك اذا كان الحادث ناشئا من خطا وقع مع الربان ومتعلق بالملاحة البحرية جاز السفينة ان يطالب باعتبار الضرر الذي اصابه خسارة مشتركة.

المادة 315

1- لا تدخل في الخسارات المشتركة الا ضرر والمصاريف الناشئة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة.

2- اما الأضرار والمصاريف غير المباشرة الناشئة عن التأخير او تعطيل السفينة او فوق اسعار البضائع او غير ذلك فلا تدخل في الخسارات المشتركة.

المادة 316

1- ان البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعرف البحري تلزم بنصيبها في الخسارة المشتركة اذا ابقى عليها اما اذا القيت في البحر او اتلفت فيجوز لصاحبها طلب اعتبارها خسائر مشتركة اذا اثبت انه لم يوافق اصلا على طريقة شحنها.

2- ولا يسري هذه الحكم على الملاحة الساحلية بين موانئ السلطنة.

المادة 317

1- لا يدخل في الخسارات المشتركة الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع المشحونة بغير علم الربان أو لتي قدم عنها عمدا بيان غير صحيح.

2- واذا قدم بيان عن قيمة البضائع باقل من قيمتها الحقيقية فلا تقدر ضمن الخسارات المشتركة الا على اساس القيمة المقدرة لها في البيان المذكور.

3- ومع ذلك اذا ابقى على البضائع التي شحنت بغير علم الربان او التي قدرت بأقل من قيمتها فانها تتحمل بنصيبها في الخسارات المشتركة على اساس قيمتها الحقيقية.

المادة 318

تتكون من الحقوق والالتزامات الناشئة عن الخسارات المشتركة مجموعتان دائنة ومدينة . وتدرج في المجموعة الدائنة النفقات والأضرار التي تعتبر من الخسارات المشتركة مقدرة على النحو التالي:

1- يحدد الضرر الذي يصيب السفينة بالنفقات المعقولة التي تصرف في الإصلاح وتغيير القطع التالفة وذلك بعد خصم قيمة التحسين وفقا للعرف والثمن المتحصل مع بيع القطع التالفة. وذلك بعد خصم قيمة التحسين وفقا للعرف والثمن والمتحصل مع بيع القطع التالفة .وفي حالة عدم اجراء اصلاح او تغيير تحدد القيمة بطريقة تقديرية.

2- واذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً أو في حكم الهلاك الكلي حدد المبلغ الذي يدخل في الخسارات المشتركة على اساس قيمة السفينة قبل وقوع الحادث مباشرة بعد خصم القيمة التقديرية للاصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات المشتركة والثمن المتحصل من بيع الحطام ان وجد.

3- يحدد الضرر الذي يصيب البضائع في حالة الهلاك على اساس قيمتها في ميناء التفريغ وفي حالة الهلاك على اساس قيمتها في ميناء التفريغ وفي حالة التلف يحدد الضرر بقيمة الفرق بين قيمتها قبل وبعد التلف في اخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المحدد اصلا لوصولها او في يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت ف يغير الميناء المذكور. واذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذي يدخل في

الخسارات المشتركة على اساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج من البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في اخر يوم التفريغ للسفينة في الميناء المعين اصلا لوصولها في يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت في غير الميناء المذكور. واذا بيعت البائع التالفة حدد الضرر الذي يدخل في الخسارات المشتركة على اساس الفرق بين الثمن الصافي والناتج من البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في اخر يوم التفريغ للسفينة في الميناء المعين اصلا لوصولها او في يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت في غير الميناء المذكور.

المادة 319

1- تضاف الى المجموعة الدائنة نسبة قدرها 2 في المائة من النفقات التي تدخل في الخسارات المشتركة مع استبعاد اجور الربان والبحارة ونفقاتهم والوقود والمؤن التي لم يتم احلال غيرها اثناء السفر.

2- اذا لم يدفع احد ذوبي الشأن الأموال المطلوبة منه للمساهمة في الخسارات المشتركة فان النفقات التي تصرف للحصول منه على هذه الأموال او ما يعادلها تدخل في الخسارات المشتركة.

المادة 320

تدرج في المجموعة المدينة القيمة الصفية الفعلية لجميع الأموال المشتركة في الرحلة البحرية عند نهاية تلك الرحلة مضافا اليها التعويضات التي تعتبر من الخسارات البحرية ما لم تكن قد اضيفت فعلا ويخصم من اجرة السفينة واجرة نقل المسافرين نفقات البحارة وجورهم التي لم تكن لتصرف للحصول على الاجرة ولم تكن تعتبر من الخسارة المشتركة لو هلكت السفينة والشحنة كلها عند وقوع الحادث الذي ادى الى الخسارة المشتركة وكذلك تخصم من المبالغ المذكورة جميع الأعباء المتعلقة بها واللاحقة للحادث الذي ادى الى الخسارة المشتركة باستثناء تلك التي لا تعتبر داخلة في الخسارة المشتركة.

المادة 321

لا تساهم في الخسارة المشتركة امتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها سند الشحن ومع ذلك اذا هلكت هذه الأمتعة او تلفت فانها تساهم في الخسارة المشتركة بقيمتها التقديرية .

المادة 322

تحسب فائدة سنويا قدرها 5 في المائة على مجموع المبالغ التي تدخل في الخسارات المشتركة وتسري هذه الفائدة حتى تاريخ التسوية النهائية مع مراعاة ما يكون قد حصل عليه ذوو الفائدة من مبالغ قبل اجراء هذه التسوية سواء من المشتركين في الخسارة انفسهم او من رصيد الخسارات المشتركة.

المادة 323

اذا قدم اصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان مساهمتهم في اعباء الخسارات المشتركة وجب ايداعها فورا في حساب مشترك يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن اصحاب البضائع في احد المصارف الي يتفق عليها الطرفان. وتحفظ هذه المبالغ وما يضاف اليها من فوائد لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن وفي الخسارات المشتركة. ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ ا ردها الى ن يدفعها الا باذن كتابي من خبير التسوية وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق المترتبة على التسوية النهائية. وفي حالة الخلاف تعين السلطة القضائية نائبا عن اصحاب البضائع كما تعين الصرف الذي تودع لديه هذه المبالغ.

المادة 324

توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية.

المادة 325

يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير او اكثر معينة السلطة القضائية. اذا لم يتفق جميع ذوي الشأن على تعيينه ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم.

المادة 326

يجوز لكل ذي شان ان يبرئ ذمته من التزاماته في الخسارات المشتركة وذلك بالتخلي عن امواله التي تدخل في المجموعة المدينة قبل تسلمها.

المادة 327

يجوز للربان الامتناع عن تسليم البضائع الت يجب ان تساهم في الخسارات المشتركة الا اذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبها من الخسارات. واذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على السلطة القضائية المختصة لتعيين خبير لاجراء تقدير مؤقت للاشتراك في الخسارات ويحدد الضمان وفقا لهذا التقدير . وللسلطة القضائية ان تأمر بيع البضائع كلها أو بعضها للحصول هلى الضمان . وتتبع في البيع احكام التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجاريا.

المادة 328

تعتبر الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديونا ممتازة. ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي انقذت او الثمن المتحصل من بيعها. اما بالنسبة للمبالغ المستحقة لاصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي انقذت واجرتها وتوابعها وتسري على هذا الامتياز احكام حقوق الامتياز البحرية.

المادة 329

لا تضامن بين الملتزمين بالمساهمة في اعباء الخسارات المشتركة ومع ذلك اذا عجز احدهم عن دفع نصيبه من تلك الالتزامات وزع نصيبه على آخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم في الخسارات المشتركة.

المادة 330

لا يقبل طلب الاشتراك في تسوية الخسارات عن الاضرار التي لحقت البضائع الا اذا اخطر الربان كتابة بالطلب خلال ثلاثين يوما من تسليم البضائع واذا كان الطلب متعلقا بالاضرار التي لحقت بالسفينة وجب اخطار

اصحاب البضائع به في الميعاد المذكور اعتبارا من يوم انتهاء الرحلة.

المادة 331

1- لا تسمع دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة بعد مضي سنتين من يوم وصول السفينة الى الميناء الذي كان معينا لوصولها اصلا او الى الميناء الذي انقطعت عنده الرحلة البحرية.

2- وينقطع التقادم بالاضافة الى اسباب المقررة في اي قانون اخر يتعين خبير التسوية. وفي هذه الحالة يسري تقادم جديد بنفس المدة من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة او من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية عمله.

الكتاب السابع

التأمين البحري

المادة 332

1- تسري احكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان تعويض عن الأخطار المتعلقة برحلة بحرية.

2- ويجوز الاتفاق على مخالفة هذه الاحكام الا ما كان منها ذا صفة الزامية.

الباب الأول

أحكام عامة

الفصل الأول

عقد التأمين

المادة 333

1- لا يجوز اثبات عقد التأمين الا بالكتابة

2- ويجوز ان تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية او عرفية

3- وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب ا اثباته بالكتابة ايضا

4- وتكون الوثيقة المؤقتة من تعديلات يجب اثباته بالكتابة ملزمة للطرفين.

المادة 334

1- تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له او لامره او للحامل لها.

2- ويجوز اجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين. ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفوع التي يجوز له توجيهها الى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محرر لأمر او للحامل.

المادة 335

1- تشتمل وثيقة التأمين على البيانات الآتية:

(أ) تاريخ عقد التأمين مبينا باليوم والساعة.

(ب) مكان العقد.

(ج) اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه.

(د) الأموال المؤمن عليها.

(هـ) الأخطار المؤمن منها والمستثناة من التأمين وزمانها ومكانها.

(و) مبلغ التأمين وقسطه.

2- ويجب ان يوقع المؤمن او من يمثله وثيقة التامين

المادة 336

1- يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضه لأخطار البحر

2- لا يجوز ان يكون طرفا في عقد التأمين او مستفيدا منه الا من كانت له مصلحة في عدم وقوع الخطر.

المادة 337

يجوز للمؤمن اعادة التأمين على الأموال المؤمن عليها.

المادة 338

اذا كان الخطر مؤمنا منه في عقد واحد من قبل عقد مؤمنين التزم كل منهم بالتعويض بنسبة حصته من مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

المادة 339

لا يترتب على التأمين أي اثر ما لم يتفق على غير ذلك اذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين او من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون ان يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان. ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك الا بالنسبة الى الشحنة الأولى.

المادة 340

1- يسأل المؤمن عن الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة او غرق او جنوح او تصادم او القاء في البحر او حريق او انفجار او سرقة وعلى وجه العموم بسبب جميع الطوارئ والحوادث البحرية.

2- ويكن المؤمن مسؤولا عن مساهمة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة من خطر مستثنى من التأمين.

3- وكذلك يكون المؤمن مسؤولا عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه الحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر او للحد منه.

المادة 341

1- يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة او البضائع المؤمن عليها بفعل او خطأ المؤمن له او تابعية البريين ما لم يثبت المؤمن ان سبب هذه الأضرار ناشئ عن اهمال المؤمن له في بذل العناية المعقولة اللازمة للمحافظة على سلامة السفينة او البضائع.

2- وكذلك يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة او البضائع المؤمن عليها بفعل او خطأ الربان او البحارة ايا كان نوع الخطأ وجسامته.

المادة 342

1- يبقى المؤمن مسؤولا عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار إلى تغيير الطريق او الرحلة او السفينة التي تقوم بنقل البضائع او اي تغيير اخر يقرره الربان بدون تدخل المجهز او المؤمن له ان يقصد به مساعدة سفينة او مركب في خطر او انقاذ ما عليها من اشخاص او اموال.

2- اما اذا لم يكن تغيير الرحلة او الطريق اضطراريا فيكون المؤمن مسؤولا عن الحوادث التي يثبت انها وقعت في جزء من الطريق

المتفق عليه.

المادة 343

لا يشمل التأمين اخطار الحرب الأهلية او الخارجية والاضطرابات والثورات والإغلاق واعمال التخريب والإرهاب ولأضرار اتلي تحدثها الأشياء المؤمن عليها في الأموال الأخرى او الأشخاص ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة 344

اذا اتفق على التأمين اخطار الحرب . شمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية والانتقامية والأسر والاستيلاء والايقاف والإكراه اذا وقعت بفعل الحكومات والسلطات سواء كان معترفا بها او غير معترف او بسبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد اعلنت او كانت قد انتهت.

المادة 345

لا يسأل المؤمن عما يلي:

1- الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه او عدم كفاية تغليفه ا وحزمه ومع ذلك يكون المؤمن مسؤولا عن الضرر الناشئ عن عيب خفي في السفينة.

2- النقص العادي الذي يطرأ على البضائع اثناء الطريق.

3- الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار واعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة.

4- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المعطاة لرفع الحجز

5- الأضرار التي تعتبر تلفا ماديا يلحق مباشرة بالاشياء المؤمن عليها كالعطل والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

المادة 346

يلتزم المؤمن له بالوفاء بقسط التأمين والرسوم والمصاريف فى المكان والزمان المتفق عليهما كما يلتزم بان العناية المعقولة للمحافظة على السفينة او البضائع وان يعطي بيانا صحيحا عند اجراء العقد بالظروف التي يعلم لها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها وان يطلعه اثناء سريان العقد على ما يطرأ من زيادة في هذه الأخطار في حدود علمه بها.

المادة 347

1- يجوز الاتفاق على اعفاء المؤمن من تعويض الضرر في الحدود التي يعينها العقد ويخفض الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملا اذا جاوز الضرر حد الإعفاء

2- وفي جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد استنزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه اثناء الطريق.

المادة 348

1- اذا لم يوف المؤمن له بقسط التأمين المستحق جاز للمؤمن ان يوقف التأمين او ان يلغي العقد ولا ينتج الايقاف او الإلغاء اثره الا بعد انقضاء خمسة عشر يوما على اعذار المؤمن له لوفاء ويجوز ان يقع الأعذار بكتاب مسجل بعلم الوصول او ببرقية.

2- ولا يحول الأعذار بايقاف التأمين دون عمل اعذار اخر بالغاء طالما ان قسط التأمين والمصاريف لم تدفع.

3- ويعود عد التأمين الى انتاج اثاره بالنسبة لما يستجد بعد انقضاء اربع وعشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف.

4- ويرتب على الغاء التأمين الى انتاج اثاره بالنسبة لما يستجد بعد انقضاء اربع وعشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف.

5- ولا تسري اثر الإيقاف او الإلغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت

اليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع اي حادث وقبل تبليغ الايقاف او الإلغاء.

6- ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث ان يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

المادة 349

1- اذا افلس المؤمن له او اعسر ولم يكن قد دفع القسط المستحق عليه اثر اعذاره جاز للمؤمن الغاء العقد ولا يسري هذا الإلغاء على اغير حسن النية الذي انتقلت اليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع اي حادث وقبل تبليغ الإلغاء ويثبت هذا الحق للمؤمن له في حالة افلاس المؤمن.

2- وفي جميع الأحوال يترتب على الإلغاء الزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية.

المادة 350

1- يجوز للمؤمن ان يطلب بطلان عقد التأمين اذا قدم المؤمن له الو بغير سؤ نية بيانات غير مطابقة للحقيقة من شأنها جعل المؤمن يقدر الخطر بأقل من حقيقته.

2- وكذلك يبطل التأمين اذا سكت المؤمن له بسوء قصد عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك ان يقدر المؤمن الخطر بأقل ن حقيقته.

3- ويقع البطلان ولو لم يكن البيان غير الصحيح او للسكوت ايه صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه.

4- ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملا اذا ثبت سوء القصد من جانب المؤمن له ونصف القسط فقط اذا انتفى سوء القصد.

المادة 351

1- على المؤمن له ان يخطر المؤمن ان يخطر بالظروف التي تطرأ اثناء سريان العقد ويكون من شانها زيادة الأخطار التي تحملها المؤمن وذلك خلال ثلاث ايام من تاريخ العلم بها وبعد استبعاد ايام العطلة الرسمية فاذا لم يقع الأخطار في الميعاد المذكور جاز للمؤمن الغاء العقد.

2- واذا وقع الأخطار في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين ان زيادة الأخطار لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقي التأمين ساريا مقابل قسط اضافي اما ذا كانت زيادة الأخطار ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن اما الغاء العقد مباشرة مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين. واما ابقاء العقد منع المطالبة بقسط اضافي مقابل زيادة الأخطار.

المادة 352

1- يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها او بعد وصولها اذا ثبت ان نبأ الهلاك او الوصول بلغ الى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار امره باجراء التأمين او الى مكان توقيع العقد قبل ان يوقعه المؤمن.

2- واذا كان التأمين معقودا على شرط الأنباء السارة او السيئة فلا يبطل الا اذا ثبت العلم الشخصي من جانب من جانب المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه او من جانب المؤمن بوصول هذا الشيء.

3- وكذلك يبطل التأمين اذا علم المؤمن له بهلاك الشىء المؤمن عليه بعد اصدار امره باجراء التأمين ولم يبادر بأسرع الوسائل الممكنة الى الغاء هذا الأمر قبل التوقيع على العقد.

4- وفي جميع الأحوال يدفع الطرف الذي يثبت سوء نيته للطرف الآخر تعويضا يعادل القسط المتفق عليه.

المادة 353

1- يجوز للمؤمن طلب ابطال العقد اذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها ويثبت التدليس من جانب المؤمن له، وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملا من حق المؤمن.

2- فاذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحا بقدر قيمة الأشياء المؤمن عليها ويكون المؤمن الحق ف ينصف القسط عن القدر الزائد.

3- واذا كان نبلغ التأمين اقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها تحمل المؤمن له جزءا من الضرر بنسبة هذا الفرق.

المادة 354

1- فيما عدا حالة الغش اذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء كانت مبرمة في تاريخ واحد مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر على المؤمنين المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة التأمين الذي يلتزم به كل منهم الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

2- ويجب على المؤمن له اذا طلب تسوية الضرر الذي لحق به ان يصرح بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها والا كان طلبه غير مقبول.

3- ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به. واذا كان احدهم معسرا وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين.

4- وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للابطال بناء على طلب المؤمن. 5- وفي جميع الأحوال يكون قسط التأمين بأكمله من حق المؤمن حسن النية.

المادة 355

1- يجب على المؤمن له ان يقوم بكافة التدابير التحفظية وان يبذل

العناية المعقولة للمحافظة على البضائع المؤمن عليها وانقاذها وان يقوم بجميع الإجراءات اللازمة للمؤمن القيام بهذه التدابير والإجراءات ولا يترتب على قيام المؤمن او المؤمن له بها اي اثر في الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين.

2- ويسال المؤمن له بقدر الضرر الذي يصيب المؤمن ع ن اهماله واهمال تابعيه وخلفائه فى القيام بالالتزامات المذكورة في الفقرة السابقة وعن كل عمل يكون من شأنه اعاقة المؤمن عن استعمال حقه في دعوى الرجوع.

الفصل الثاني

تسوية الأضرار

المادة 356

تسوية الأضرار بطريق التعويض الا اذا اختار المؤمن له التخلي عن الشيء المؤمن عليه في الأحوال التي يجيز له الاتفاق والقانون اتباع هذه الطريقة.

المادة 357

لا يجوز ان يكون التخلي جزئيا او معلقا على شرط ويترتب عليه انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها الى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله ويحدث انتقال الملكية اثره بين الطرفين من يوم وقوع الحادث.

المادة 358

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته فى التخلى ان يصرح بجميع عقود التأمين التي اجراها او التى يعلم بوجودها واذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة سقط حقه في الإفادة من التأمين.

المادة 359

1- على المؤمن له اثبات بدء سريان الخطر ويفترض وقوع الضرر في الزمان والمكان والمذكورين في عقد التأمين الا اذا اثبت خلاف ذلك.

2- واذا اراد المؤمن ابراء ذمته وجب عليه ان يثبت ان الضرر لا يدخل في الأخطار التي يشملها التأمين .ومع ذلك اذا كان التأمين لا يشمل الا بعض الأخطار وجب على المؤمن له ان يثبت ان الحادث ناشئ عن احد الأخطار . واذا استعمل المؤمن له حقه ف بالتخلى وجب عليه ان يثبت ايضا ان الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اتباع طريقة التخلي.

المادة 360

لا يلزم المؤمن باصلاح او استبدال الأشياء المؤمن عليها.

المادة 361

على المؤمن ان يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات المشتركة سواء كانت تسوية هذه الخسارات مؤقته او نهائية وذلك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن له ان وجدت.

المادة 362

لا تجوز اقامة الدعوى على المؤمن للمطالبة بالتعويض قبل انقضاء ثلاثين يوما على تقديم طلب الوفاء مرفقا بالمستندات وبوثيقة الترك عند الاقتضاء . ويعتبر المؤمن في حالة اعذار بانقضاء الميعاد المذكور. واذا لم يتم التسوية خلال هذا الميعاد وجب على المؤمن رد المستندات التي تسلمها.

المادة 363

تنتقل الى المؤمن جميع الحقوق التي نشأت بمناسبة الأضرار المشمولة بالتأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه.

المادة 364

1- لا تسمع بمضي سنتين اي دعوى ناشئة فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

2- وتبدأ هذه المدة كما يلي:

(أ) من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

(ب) من تاريخ الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة التي تلحق بالسفينة.

(ج) من تاريخ وصول السفينة او التاريخ الذي كان يجب ان تصل فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق البضائع. اما اذا كان الحادث لاحقا لحد هذين التاريخين فيسري التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

(د) من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريقة التخلي وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى التخلي يسري التقادم من تاريخ انقضاء هذه المهلة.

(هـ) من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء يتعلق بدعوى المساهمة في الخسارات المشتركة او بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة.

(و) من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له او من يوم قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

3- وكذلك لا تسمع بمضي سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد

المادة 365

ينقطع التقادم المذكور في المادة السابقة بكتاب مسجل او بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة وذلك بالإضافة الى الأسباب المقررة في قوانين اخرى.

الباب الثاني

الأموال المؤمن عليها

الفصل الأول

المادة 366

1- يعقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة او لمدة محددة.

2- ويجوز ان يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة في احد الموانئ أو لمرسى او الأحواض الجافة او ايا مكان اخر ويجوز ايضا التأمين على السفينة وهي في طور البناء.

المادة 367

1- يسري ضمان المؤمن فى التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن البضائع الى الانتهاء من تفريغها دون ان تجاوز مدة سريان التأمين على اية حال خمسة عشر يوما من وصول السفينة الى المكان المقصود او الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضائع في هذا المكان لرحلة جديدة.

2- واذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المعين في الوثيقة.

3- واذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لانتهاء الرحلة الأخيرة مكان انتهاء العقد.

المادة 368

1- اذا كان التأمين لمدة محددة فان ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد.

2- ومع ذلك اذا كانت السفينة ف الوقت المحدد لبدء سريان التأمين محلا لترميم ضرر يشمله التأمين او كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف يضمنه المؤمن فلا يسري التأمين الا من وقت انتهاء الترميم أو لرحلة وف بهذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يسر خلالها العقد.

3- اما اذا انتهى التأمين وكانت السفينة محلا لترميم او التلف امما يشمله التأمين امتد سريان العقد الى انتهاء الترميم او الرحلة وفي هذه الحالة يزاد قسط التأمين بنسبة المدة الإضافية.

المادة 369

تكون السفينة مشمولة بالتأمين دون انقطاع في اي مكان توجد فيه وذلك في حدود الرحلة والمدة ونوع الملاحة المذكورة في العقد.

المادة 370

1- لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة الا اذا كان العيب خفيا.

2- وكذلك لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من اخطاء متعمدة.

المادة 371

1- فيما عدا الضرر الذي يلحق الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات ايا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له للغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى او ارتطامها بشىء ثابت او متحرك او عائم .

2- ويجوز للمؤمن له بغير موافقة المؤمن اجراء تأمينات تكميلية لضمان مسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة والتي تشملها الفقرة السابقة او التي تجاوز المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة

3- ولا تنتج التأمينات التكميلية اثرها بالنسبة الى الأضرار المؤمن عليها الا في حالة كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين الأصلية على السفينة.

المادة 372

1- اذا كان التأمين على لسفينة لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن عليها .

2- واذا كان التأمين لمدة معينة استحق القسط عن كامل مدة التأمين اذا هلكت السفينة او قرر المؤمن له التخلي عنها وكان الهلاك أو لتخلي مما يقع على عاتق المؤمن. اما اذا كان الهلاك او التخلي مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط الا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي ادى الى هلاك السفينة أو التخلي عنها.

المادة 373

1- يبقى مبلغ التأمين بكاملة ضمانا لكل حادث يقع اثناء سريان وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث الا اذا اتفق الطرفان على حق المؤمن ف يطلب قسط تكميلي اثر كل حادث.

2- وتسوى الحوادث الواقعة خلال كل رحلة على حدة سواء كان التأمين معقود لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة او لمدة معينة.

3- وتعتبر الرحلة كما هي محددة فى الفقرتين الأولى والثانية من المادة 367 وحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء كان التأمين لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة او لمدة معينة.

4- اما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منها على حده.

المادة 374

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة او عن تعطلها او عن اي سبب اخر. وتخفض نفقات استبدال القطع بما بعادل الفرق فى القيمة بي ن القديم والجديد ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة 375

1- مع عدم الإخلال بأحكام المادة 353 اذا اتفق في عقد التأمين عى قيمة السفينة فلا تجوز المنازعة فها الا في حالة الرجوع بسبب المساهمة في الخسارات المشتركة او مكافأة المساعدة والإنقاذ.

2- وتشمل القيمة المتفق عليها، جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له ومصروفات التجهيز.

المادة 376

1- يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة في الأحوال الآتية:

(أ) إذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول اخر انباء عنها ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.

(ب) اذا هلكت السفينة كليا.

(ج) اذا اصيبت السفينة بتلف اصلاحه او تعذر إصلاحه بسبب عدم توفر الوسائل المادية اللازمة لذلك فيا لمكان الذي توجد فيه السفينة الا اذا كان من المستطاع قطرها الى مكان اخر يكون اجراء الإصلاح فيه ممكنا.

(د) اذا كانت نفقات اصلاح السفينة تعادل ثلاثة ارباع قيمتها على الأقل.

2- واذا كان التأمين يشمل مخاطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في التخلي عن السفينة في حالة اسرها أو لحجز عليها او ايقافها بناء على امر السلطات العامة اذا لم يسترد السفينة خلال اربعة اشهر من تاريخ

قيامه باخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة 377

1- تسوى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف.

2- تعتبر البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز بالنسبة الى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير.

المادة 378

1- اذا انتقلت ملكية السفينة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد بشرط ان يخطر المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية اليه اوان يقوم بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ولا تحسب فى الميعاد المذكور ايام العطلة الرسمية.

2- ويبقى المؤمن له الأصلى ملزما قبل المؤمن بدفع اقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية. ويجوز للمؤمن ام يطلب الغاء العقد خلال شهر من تاريخ انتقال الملكية. وفي هذه الحالة يستمر العقد قائما مدة خمسة عشر يوما من تاريخ الأخطار.

3- واذا لم يقع الأخطار بانتقال الملكية في الميعاد المذكور في الفقرة الأولى اعتبر التأمين موقوفا من تاريخ انتهاء هذا الميعاد. ويعود عقد التأمين الى انتاج اثارة بعد انقضاء اربع وعشرين ساعة من حصول الأخطار ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

المادة 379

1- اذا كان موضوع التأمين خاصا بالمكافأة المستحقة عن المساعدة والإنقاذ ألتزم المؤمن ف بحدود مبلغ التأمين بدفع المصاريف التي تنفق لمساعدة السفينة او انقاذها بسبب خطر يشمله التأمين ويدفع

كل مكافأة ويدفع كل مكافأة اخرى تستحق بسبب هذا لخطر ولا ينتج التأمين المذكور اثره الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.

2- واذا كان موضوع التأمين خاصا المصروفات التي تنشأ عن تعويم السفينة التزم المؤمن بدفعها في حدودعليه السلام م مبلغ التأمين وذلك في الأحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين.

المادة 380

1- اذا عقد التأمين على اجرة السفينة ولم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال فلا يشمل التأمين الا 60 في المائة منها ما لم يتفق على غير ذلك.

2- ولا يضمن المؤمن فى التأمين على الأجرة ف بحدود مبلغ التأمين الا حصة هذه الأجرة في الخسارات المشتركة واستردادها في حالة ترك السفينة. بسبب خطر مؤمن عنه بشرط ان يثبت في الأحوال المذكورة في البندين (ج ، د) من المادة 376 انه لم يتمكن من ترحيل البضائع الى مكان الوصول .

المادة 381

اذا كان محل التأمين اجور البحارة ونفقاتهم واعادتهم الى اوطانهم والأرباح المتوقعة التزم المؤمن بتعويض الضرر الناشئ عن اي خطر بحري يدخل فبي التأمين اذا اثبت المدعي ان الضرر يتعلق بمحل التأمين.

الفصل الثاني

التأمين على البضائع

المادة 382

يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة او بوثيقة اشتراك .

المادة 383

1- تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في أي مكان توجد فيه اثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان ومع ذلك يجوز للمؤمن طلب زيادة قسط التأمين اذا بقيت البضائع في ميناء او استغرق مرورها السفينة التي تحملها الى الالتجاء إلى احد الموانئ او تغيير طريقها المعتاد وذلك مع مراعاة الأحكام المذكورة في المادة 351.

2- واذا كانت البضائع اثناء الرحلة محلا لنقل بري او نهري او جوي سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكور الا اذا اتفق على غير ذلك.

المادة 384

لا يجوز ان يجاوز مبلغ التأمين السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافا اليه مصاريف نقلها الى ميناء الوصول والربح والمتوقع.

المادة 385

تقدر الخسائر التي اصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة فى زمان ومكان واحد وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.

المادة 386

1- يجوز للمؤمن له التخلي عن البضائع للمؤمن في الحالات الآتية:

(أ) اذا انقطعت اخبار السفينة مدو ثلاثة أشهر بعد ووصول اخر انباء عنها ويفترض اخبار السفينة فى التاريخ وصول هذه الأنباء.

(ب) اذا اصيبت السفينة الناقلة للبضائع بتلف نتيجة حادث بحري يسأل عنه المؤمن جعلها غير صالحة ولم يتيسر للربان الحصول على سفينة اخرى غير صالحة للملاحة ولم يتيسر للربان الحصول على سفينة اخرى لشحن البضائع عليها ونقلها الى جهتها المقصودة خلال ستة اشهر ابتداء من اخطار المؤمن له للمؤمن بذلك.

(جـ) اذا بيعت البضائع اثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادي او فقدت او هلكت كليا او اصبتها او اصابتها تلف يعادل ثلاثة ارباع قيمتها على الأقل وفي هذه الأحوال اذا كان التأمين مقصورا على ضمان الأضرار الناشئة عن اخطار معينة فلا يكون الترك مقبولا الا اذا كان الضرر ناشئا عن احد الأخطار.

2- واذا كان التأمين يشمل اخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه ف يترك البضائع في حالة اسر السفينة او الحجز عليها او ايقافها بأمر من السلطات العامة اذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال اربعة اشهر من تاريخ قيامه باخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة 387

1- اذا اجرى التأمين بوثيقة اشتراك وجب ان تشتمل على الشروط التي تلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنه واقساط التأمين. اما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حده. ويلتزم المؤمن له في وثيقة الاشتراك باخطار المؤمن بالشحنات الأتي ذكرها مما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها.

(أ) جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له او تنفيذا لعقود شراء وبيع تلزمه باجراء التأمين عن وقت تعرضها للأخطار المؤمن منها. بشرط ان يقدم المؤمن له اخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد.

(ب) جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد الى المؤمن له اجراء التأمين عليها بشرط ان تكون له مصلحة فى الشحنة بوصفه وكيلا بالعمولة او امينا على البضائع او غير ذلك. ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الا من وقت اخطار المؤمن بها. ولا تطبق وثيقة الاشتراك اذا كان دور المؤمن له قاصرا على تنفيذ الامر الصادر اليه من الغير باجراء التأمين.

المادة 388

اذا تعمد المؤمن له مخالفة للالتزامات المنصوص عليها فى المادة السابقة جاز للمؤمن ان يطلب الغاء العقد وان يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع مخالفة وان يستوفي على سبيل التعويض اقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.

المادة 389

على المؤمن له اخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف والا افترض انه تسلمها سليمة.

الفصل الثالث

التأمين من المسؤولية

المادة 390

في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين الا اذا وجه الغير الذي اصابه مطالبة ودية قضائية الى المؤمن له.

المادة 391

اذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم لك مؤمن عن كل حادث على حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث.

المادة 392

يجوز لمن يتولى انشاء السفينة او اصلاحها او يعقد تأمينا لضمان مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق السفينة او الغير وتسري على هذا التأمين احكام البحري اذا اتفق على ذلك.

قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990م

قانون رقم 8 لسنة 1990م بإصدار قانون التجارة البحري

باسم الشعب رئيس الجمهورية قرر مجلس الشعب القانون الآتي نصه ، وقد أصدرناه : قرر مع مراعاة القواعد والأحكام الواردة في القوانين الخاصة يعمل بأحكام قانون التجارة البحري المرافق ، ويلغى قانون التجارة البحري الصادر في 13نوفمبر سنة 1883 .

المادة الأولى يحدد رئيس الجمهورية بقرار منه الوزير المختص والجهة الإدارية المختصة فى تطبيق أحكام القانون المرافق .

المادة الثانية ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ، ويعمل به بعد ستة أشهر من تاريخ نشره . يبصم هذا القانون بخاتم الدولة ، وينفذ كقانون من قوانينها ، صدربرئاسة الجمهورية فى 26 رمضان سنة 1410هـ (الموافق 22 إبريل سنة 1990م).

قانون التجارة البحرى الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990م

الباب الأول

فى السفينة

الفصل الأول

الأحكام العامة

مادة 1:

1- السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح .

2- وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها .

مادة 2:

الحالات التى ورد بشأنها نص خاص لا تسرى أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة ولأغراض غير تجارية .

مادة 3 :

تسرى فى شأن تسجيل السفن والرقابة عليها وسلامتها والوثائق التى يجب أن تحملها أحكام القوانين الخاصة بذلك .

مادة 4:

مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة .

مادة 5:

مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها فى قوانين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة فى أحد موانيها ، وكانت مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى يتمتع بهذه الجنسية ، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين .

مادة 6:

1- على كل سفينة مصرية أن ترفع علم جمهورية مصر العربية ولا يجوز أن ترفع علما آخر الا فى الحالات التى يجرى فيها العرف البحرى على ذلك .

2- ويجب أن يكون للسفينة أسم توافق عليه الجهة الإدارية المختصة وأن يوضع هذا الاسم مصحوبا برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقاً للاحكام التى يصدر بها قرار من الوزير المختص.

3- وعلى مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية وتحدد هاتان الحمولتان بقرار من الجهة الإدارية المختصة، وتعطى هذه الجهة لذوى الشأن شهادة بذلك .

ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان فى حالة مخالفته للأحكام المنصوص عليها فى هذه المادة الا إذا كان القصد من المخالفة اتقاء وقوع السفينة فى الأسر .

مادة 7:

1- على الأجانب المقيمين فى جمهورية مصر العربية أن يحصلوا على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة فى حالة استعمال سفن النزهة المملوكة لهم فى المياه الاقليمية المصرية وأن يطلبوا تسجيلها فى السجل الخاص بذلك. ويلغى الترخيص إذا استعملت السفينة فى غير أغراض النزهة ويخطر مكتب التسجيل بذلك ليقوم بشطب التسجيل .

2- وعلى السفن المشار اليها فى الفقرة السابقة أن ترفع علم الدولة التى تحمل جنسيتها ولا يجوز لها رفع علم جمهورية مصر العربية.

3- ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين مالك سفينة النزهة الذى يخاف أحكام هذه المادة .

مادة 8:

1- لا يجوز لغير السفن التى تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد فى المياه الإقليمية ، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية .

2- ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التى تحمل جنسية أجنبية فى القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة فى الفقرة السابقة وذلك لمدة زمنية محددة.

3- ويعاقب بالحبس وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام هذه المادة .

مادة 9:

1- تسرى أحكام التشريعات الجنائية المصرية على الجرائم التى ترتكب على كل سفينة ترفع علم جمهورية مصر العربية .

2- ويسرى فيما يتعلق بالمحافظة على النظام والتأديب فى السفن المذكورة فى الفقرة السابقة أحكام القوانين الخاصة بذلك .

مادة 10:

تختص المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب التسجيل السفينة التى ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك .

مادة 11:

1- تقع التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة .

2- فإذا رفعت هذه التصرفات فى بلد أجنبى وجب تحريرها أمام قنصل جمهورية مصر العربية فى هذا البلد وعند عدم وجوده تكون أمام الموظف المحلى المختص.

3- ولا تكون التصرفات المشار إليها فى الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن فى سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص ، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل .

مادة 12:

1- لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى أو بدون مقابل ،كما لا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد عن سنتين، الا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص .

2- ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف الحظر المنصوص عليه فى الفقرة السابقة من هذه المادة .

الفصل الثانى

الحقوق العينية على السفينة

أولاً: بناء السفينة

مادة 13:

لا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليه الا بالكتابة .

مادة 14:

تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء الا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك .

مادة 15:

يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طلب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها.

مادة 16:

تنقضى دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيب ، كما تنقضى تلك الدعوى بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشا منه .

مادة 17:

تسرى أحكام المادتين 15 ، 16 من هلا القانون على العقود التى يكون محلها إجراءإصلاحات بالسفينة .

ثانياً: الملكية الشائعة

مادة 18:

1- يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على

الشيوع ما لم ينص القانون على غير ذلك .

2- وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص فى السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى .

3- ويجوز لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على القرار ، الطعن فيه خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وللمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغاؤه ، ولا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار الا إذا أمرت المحكمة بذلك .

مادة 19:

1- يجوز بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بإدارة المشروع إلى المدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم ، فإذا لم يعير مدير للشيوع أعتبر كل مالك مديرا له -وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين الا إذا اتفق على خلاف ذلك .

2- ويجب شهر أسماء المديرين فى صحيفة تسجيل السفينة .

مادة 20

1- للمدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التى تقتضيها إدارة الشيوع ، ومع ذلك لا يجوز له الا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أى حق عينى آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة .

2- وكل اتفاق على تقييد سلطة المدير بغير ما ورد بالفقرة السابقة لا يحتج به على الغير .

مادة 21

يتحمل كل هالك فى الشيوع نصيبا فى نفقات الشيوع وفى الخسارة بنسبة حصته فى ملكية السفينة ما لم يتفق على غير ذلك ، ويكون له نصيب فى الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها.

مادة 22

إذا كان المدير من المالكين فى الشيوع ،كان مسئولا فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين فى جميع أموالهم بالتضامن فيما بين ، وكل اتفاق على خلاف ذلك لا يحتج به على الغير .

ويسأل المالكون غير المديرين فى جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوع ما لم يتفق على غير ذلك، ولا يحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم على الغير الا من تاريخ شهره فى صحيفة تسجيل السفينة .

مادة 23

1- لكل مالك فى الشيوع حق التصرف فى حصته دون موافقة الملكين الآخرين الا إذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم أن يوافق عليه جميع المالكين .

2- ومع ذلك لا يجوز للمالك رهن حصته فى السفينة الا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل .

3- ويظل المالك الذى تصرف مسئولا عن الديون التى تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف فى صحيفة تسجيل السفينة .

مادة 24

1- إذا باع أحد الملكين حصته فى السفينة لأجنبى على الشيوع وجب على المشترى أخطر الملكين الآخرين بكتاب موصى علية مصحوب بعلم وصول بالبيع وبالثمن المتفق عليه .

2- ولكل مالك أن يسترد الحصة المبيعة باعلان يوجه إلى كل من البائع والمشترى بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضها عرضا حقيقيا وفقاً للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء ، وذلك خلال ثلاثين يوما من تاريخ الإخطار المنصوص عليه الفقرة السابقة .

3- وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بينهم

بنسبة حصصهم .

مادة 25

إذا كان المالك من العاملين فى السفينة جاز له فى حالة فصله من عمله أن ينسحب من الشيوع ، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة .

مادة 26

1- لا يجوز بيع السفينة الا بقرار يصدر بموافقة الملكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، ويبين فى القرار كيفية حصول البيع وشروطه .

2- ويجوز لكل مالك فى حالة وقوع خلاف بين المالكين بتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة شيوع وبيع السفينة ، ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه .

مادة 27

إذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع الجبرى السفينة بأكملها ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد الملكين الذين لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب .

مادة 28

لا ينقضى الشيوع بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو إشهار إفلاسه أو إعساره الا إذا اتفق على غير ذلك .

ثالثاً: حقوق الامتياز على السفينة

مادة 29

تكون حقوقا ممتازة دون غيرها ما يلى :

1- المصاريف القضائية التى أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها .

2 - الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة و الموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى .

3 - الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة .

4 - المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة فى الخسارة المشتركة.

5 - التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التى تلحق منشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التى تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة .

6- الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة فى حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو لأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقاً للمادة 140 من هذا القانون .

مادة 30

لا نخضع حقوق الامتياز لأى إجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالإثبات.

مادة 31

1- تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها فى المادة 29 من هذا القانون على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى نشأ عنها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة .

2- ومع ذلك يترتب الامتياز المنصوص عليه فى البند 3 من المادة 29 على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التى تتم خلال عقد عمل واحد.

مادة 32

1- يعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتى :

أ - التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها ، أو عن خسارة أجرة النقل .

ب - التعويضات المستحقة للمالك على الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها ، أو عن خسارة أجرة النقل .

ج - المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبلغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

2 - وتعد أجرة سفر الركاب فى حكم أجرة النقل .

3 - ولا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة .

مادة 33:

يبقى حق الامتياز على أجرة النقل قائما ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، وكذلك. الحال بالنسبة إلى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل .

مادة 34

1- ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقاً للترتيب الوارد فى المادة 29 من هذا القانون .

2- وتكون للديون المذكورة فى كل بند من المادة 29 مرتبة واحدة وتشترك فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها .

3- وترتب الديون الواردة فى البندين 4 و 6 من المادة 29 بالنسبة إلى كل بند على حدة وفقاً للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها .

4- وتعد الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة فى تاريخ واحد .

مادة 35

1- الديون الممتازة الناشئة عن أى رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة .

2- ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة .

مادة 36

تتبع الديون الممتازة السفينة فى أى يد كانت .

مادة 37

تنقضى حقوق الامتياز على السفينة فى الحالتين الآتيتين :

أ - بيع السفينة جبرا .

ب - بيع السفينة اختياريا . وينقضى الامتياز فى هذه الحالة بمضى ستين يوما من تاريخ إتمام عقد البيع فى سجل السفن وتنتقل حقوق الامتياز ما لم يكن قد دفع ، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور فى هذه المادة بمعارضتهم فى دفع الثمن .

مادة 38

1- تنقضى حقوق الامتياز على السفينة بمضى سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها فى البند 6 من المادة 29 فانها تنقضى بمضى ستة أشهر .

2 – ويبدأ سريان المدة المشار أليها فى الفقرة السابقة وفقاً لما يأتى :

أ – بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة الإنقاذ من يوم انتهاء هذه العمليات .

ب – بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم حصول الضرر .

ج – بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذى كان يجب تسليمها فيه .

د – بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها فى البند 6 من المادة 29 من استحقاق الديون.

3 – وفى جميع الأحوال الأخرى تسرى المدة من يوم استحقاق الدين .

4– ولا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل فى السفينة مبالغ مقدمة أو على حساب اعتبار ديونهم المشار اليها فى البند 3 من المادة 29 مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها .

5 – وتمتد مدة الانقضاء إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز فى المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية ، ولا يفيد من ذلك الا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو الذين لهم موطن بها أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل رعايا جمهورية مصر العربية بالمثل .

مادة 39

للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعة ، ولها بيعة إداريا بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين ، ويودع باقى الثمن خزانة المحكمة المختصة .

مادة 40

تسرى أحكام المواد من 29 إلى 39 من هذا القانون على السفن التى يستغلها المجهز المالك أو المجهز غير المالك أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلى ، ومع ذلك لا تسرى الأحكام المشار إليها إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيئ النية .

رابعاً: الرهن البحرى

مادة 41

لا ينعقد رهن السفينة الا بعقد رسمى .

مادة 42

إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة الملكين فى الشيوع .

مادة 43

1- الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها.

2- ولا يسرى الرهن المقرر على السفينة على أجرة النقل أو الإعلانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين ، ومع ذلك يجوز الاتفاق فى عقد الرهن صراحة على أن يستوفى الدائن حقه من مبالغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به .

مادة 44

يجوز رهن السفينة وهى فى دور البناء ، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار فى مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وابعادها الأخرى وحمولتها على الوجه التقريب .

مادة 45

يقيد الرهن فى سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة ، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهى فى دور البناء وجب قيده فى سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء.

مادة 46

يجب لإجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتى :

أ - أسم كل من الدائن والمدين ومحل أقامته ومهنته .

ب - تاريخ العقد .

ج - مقدار الدين المبين فى العقد .

د - الشروط الخاصة بالوفاء .

- أسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة .

و - المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه القيد.

مادة 47

يثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المنصوص عليهما فى المادة السابقة فى السجل ، ويسلم الطلب إحداهما بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك فى شهادة التسجيل .

مادة 48

إذا كان الدين المضمون بالرهن لإذن الدائن ، ترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد ، ويجب التأشير باسم هذا الدائن فى قيد الرهن .

مادة 49

يحفظ قيد الرهن لمدة عشرة سنوات من تاريخ إجرائه ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة .

مادة 50

يكون الرهن تاليا فى المرتبة للامتياز ، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها ، وإذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد اعتبرت فى مرتبة واحدة .

مادة 51

الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها فى أى يد كانت ، ولا يجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد فيد محضر الحجز فى سجل السفن .

مادة 52

1- إذا كان الرهن واقعة على جزء لا يزيد على النصف السفينة فليس للدائن المرتهن الا حجز هذا الجزء وبيعة ، وإذا كان الرهن واقعة على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها .

2- وفى حالة الشيوع يجب على الدائن أن ينبه رسميا على باقى الملاك قبل بدء اجراءات البيع بخمسة عشر يوما - بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار فى اجراءات التنفيذ .

مادة 53

يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن .

مادة 54

1- إذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة ، أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذى اتخذت

إجــراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن .

2- وإذا أراد الحائز اتقاء اجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء فى الاجراءات أو خلال الخمسة عشر يوما التالية للتنبيه أن يعلن الدائنين المقيدين فى سجل السفن على يد محضر فى محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه وأسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وباستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فورا سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة .

مادة 55

1- يجوز لكل دائن فى الحالة المبينة فى المادة السابقة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف .

2- ويجب إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقعا من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ الإعلان المنصوص عليه فى المادة السابقة ، ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التى توجد السفينة فى دائرتها أو المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة فى الموانى المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة .

مادة 56

إذا لم يتقدم أى دائن مرتهن بالطلب المذكور فى المادة السابقة فللحائز أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وله فى هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع أى إجراءات أخرى .

مادة 57

1- مع مراعاة أحكام الفقرة (1) من المادة 12 من هذا القانون إذا بيعت

السفينة المرهونة بيعا اختياريا لأجنبى كان البيع باطلا ما لم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن .

2- ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذى يخالف حكم الفقرة السابقة .

مادة 58

مع مراعاة أحكام المادة 56 من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين، وفى الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقرارا موقعا من الدائن ومصدقا على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن .

الفصل الثالث

الحجز على السفينة

أولاً: الحجز التحفظى

مادة 59

يجوز الحجز التحفظى على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامة، ويجوز الأمر بتوقيع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر .

مادة 60

لا يوقع الحجز التحفظى الا وفاء لدين بحري، ويعتبر الدين بحريا، إذا أنشأ عن أحد الأسباب الآتية:

أ - رسم الموانى والممرات المائية .

ب - مصاريف إزالة أو انتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع .

ج - الأضرار التى تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة .

د - الخسائر فى الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التى تسببها السفينة أو التى تنشأ عن استغلالها .

هـ - العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها .

و - التأمين على السفينة .

ز - العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.

ح - هلاك البضائع والأمتعة التى تنقلها السفينة أو تلفها .

ط - الانقاذ .

ف - الخسارات المشتركة .

ك - قطر السفينة .

ل - الإرشاد .

م - توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التى حصل منها التوريد .

ن - بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها فى الأحواض .

س - أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين .

ع - المبلغ التى ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون أو لحساب مالكها .

ف - المنازعة فى ملكية السفينة .

ص - المنازعة فى ملكية سفينة على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو حقوق المالكين على الشيوع على المبلغ الناتجة عن الاستغلال .

ق - الرهن البحرى .

مادة 61

1- لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة فى المادة السابقة أن يحجز على السفينة التى يتعلق بها الدين أو على أى سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين .

2- ومع ذلك لا يجوز على سفينة غير التى يتعلق بها الدين إذا كان الدين من الديون المنصوص عليها فى البنود (ف)، (ص)، (ق) من المادة السابقة .

مادة 62

1- إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية وكان مسئولا وحده عن دين بحرى متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أى سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، ولا يجوز توقيع الحجز على أى سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحرى .

2- ويسرى أحكام الفقرة السابقة فى جميع الحالات التى يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسئولا عن دين بحرى .

مادة 63

1- يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامة برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفى للوفاء بالدين .

2- ومع ذلك لا يجوز الأمر برفع الحجز إذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة فى البندين (ف) ، (ص) من المادة 60 من هذا القانون وفى هذه الحالة يجوز لرئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه الأذن لحائز السفينة باستغلالها إذا قدم ضمانا كافيا أو تنظيم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التى يقررها الأذن .

مادة 64

1- تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور.

2- وإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذى فيه الحجز بأخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل .

مادة 65

على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التى رفع الحجز فى دائرتها خلال الثمانية الأيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامة وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن.

مادة 66

1- يشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والثمن الأساسى .

2- ويجوز استئناف الحكم أيا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره .

ثانياً: الحجز التنفيذى

مادة 67

1- لا يجوز توقيع الحجز التنفيذى على السفينة الا بعد التنبيه على المدين رسميا بالدفع ، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد .

2- ويجب تسليم التنبيه لشخص المالك أو فى موطنه ، وإذا كان الأمر متعلقة بدين على السفينة جاز تسليمه للربان أو من يقوم مقامة.

مادة 68

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامة وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور وصورة رابعة لقنصل الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها .

وإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بأخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل .

مادة 69

1- يجب أن يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع.

2- ولا يجوز أن تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ويضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة .

مادة 70

1- إذ امرت المحكمة بالبيع وجب أن تحدد الثمن الأساسى وشروط البيع والأيام التى تجرى فيها المزايدة .

2- ويعلن عن البيع بالنشر فى إحدى الصحف اليومية كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة ذاتها وفى أى مكان آخر تعينه المحكمة ، ويشتمل الإعلان ما يأتى :

أ - أسم الحاجز وموطنه .

ب - بيان السند الذى يحصل تنفيذ بموجبه .

ج - المبلغ المحجوز من أجله .

د - الموطن الذى اختاره الحاجز فى دائرة المحكمة التى توجد فيها

السفينة .

- أسم مالك السفينة وموطنه .

و - أسم المدين المحجوز عليه وموطنه .

ز - أسم السفينة وأوصافها .

ح - أسم الربان .

ط - المكان الذى توجد فيه السفينة .

ف - الثمن الأساسى وشروط البيع .

ك - اليوم والمحل والساعة التى يحصل فيها البيع .

3 - ولا يجوز أجراء البيع الا بعد مضى خمسة عشرا يوما من تاريخ إتمام اجراءات النشر .

4 - وإذا لم يقم الدائن بإتمام اجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة - بناء على طلب المدين - أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن .

مادة 71

يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام . ويقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساسا للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين .

مادة 72

إذا لم يقدم عطاء فى اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمنا أساسيا جديدا أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس وتعين اليوم الذى تحصل فيه المزايدة ، وتتبع اجراءات الإعلان المنصوص عليها فى المادة 70 من هذا القانون .

مادة 73

يجب على الراسى عليه المزاد أن يدفع خمس الثمن فور رسو المزاد

عليه على أن يودع باقى الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاد وإلا أعيد بيع السفينة على مسئوليته .

مادة 74

1- لا يجوز استئناف حكم مرسى المزاد الا لعيب فى اجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم .

2- ويكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم ولا يضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة .

مادة 75

1- الدعاوى التى ترفع بطلب استحقاق وبطلان الحجز يجب تقديمها إلى قلم كتاب المحكمة التى تجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقل ، ويترتب على تقديم هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع ، ويجوز استئناف الحكم الصادر فى هذه الدعاوى خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره .

2- وإذا خسر المدعى الدعوى جاز الحكم عليه بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه وذلك لعدم الإخلال بالتعويضات ان كان لها مقتضى .

3- وتعد دعاوى الاستحقاق التى ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد مناقصة فى تسليم المبالغ المتحصلة من البيع .

مادة 76

تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ .

مادة 77

إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسى عليه المزاد عمل ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها

الباب الثانى

فى أشخاص الملاحة البحرية

الفصل الأول

المالك والمجهز

مادة 78

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفة ملكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت غير ذلك .

مادة 79

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا للرخصة النافذة فى جمهورية مصر العربية فى هذا الخصوص والعرف البحرى .

مادة 80

يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم اثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية .

مادة 81

لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند (أ) من الفقرة (1) من المادة 83 من هذا القانون إذا كان ناشئا عن أحد الأسباب الآتية :

أ - الأضرار التى تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية .

ب - الأضرار البدنية والأضرار المادية التى تقع على ظهر السفينة أو التى تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة .

2 - ويجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته فى الحالات المذكورة فى الفقرة السابقة ولو كان الدين لصلح الدولة أو أحد الأشخاص العامة ولا يعتبر التمسك بتحديد المسئولية إقرارا بها .

مادة 82

لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسئولية إذا كان الدين ناشئا عن أحد الأسباب الآتية :

أ - تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها .

ب - إنقاذ السفينة .

ج - الإسهام فى الخسائر المشتركة .

د - حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها ، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم .

هـ - الضرر النوى .

و - الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى .

مادة 83

1- يكون تحديد مسئولية مالك السفينة وفقاً لما يأتى :

أ - بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار البدنية ، تحدد المسئولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن . فإذا زادت الحمولة الكلية عن هذا المقدار إلى حد المسئولية مبلغ ثلاثمائة وخمسين جنيها لكل طن زائد .

ب - بالنسبة إلى الدعاوى الناشئة عن الأضرار الأخرى غير الأضرار البدنية تحدد

المسئولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لا تجاوز خمسمائة طن . فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد .

2 - ويقع باطلا كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسئولية مالك السفينة بأقل مما هو منصوص عليه فى الفقرة السابقة .

3- وتحسب الحمولة الكلية للسفينة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

مادة 84

إذا لم يكف المبلغ المخصص للاضرار البدنية للوفاء بها كاملة ، أشترك الباقى منها فى المبلغ المخصص للاضرار الأخرى غير البدنية .

مادة 85

يجرى التوزيع فى كل من المجموعتين من التعويضات المشار إليهما فى الفقرة (1) من المادة 83 من هذا القانون بنسبة كل دين غير متنازع عليه .

ومع ذلك تكون الأضرار المذكورة فى البند (أ) من الفقرة (1) البند (ب) من المادة 81 من هذا القانون الأولوية على غيرها من الأضرار المذكورة فى البند (ب) من الفقرة (1) من المادة 83 .

مادة 86

تعد المبالغ المخصصة للتعويضات عن الأضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات - المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التى تنشأ عن حادث آخر .

مادة 87

1- إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين فى هذا الحادث، فلا يسرى تحديد المسئولية الا بالنسبة إلى المبلغ

الباقى بعد أجراء المقاصة بين الدينين .

2- ولا يجوز للدائن اتخاذ أى أجراء على أموال مالك السفينة إذا وقع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضمانا تقبله المحكمة .

مادة 88

1- إذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التى يجرى التوزيع بينها ، جاز له الحلول محل الدائن فى التوزيع بمقدار المبلغ الذى أوفاه .

2- ويجوز للمحكمة بناء على طلب مالك السفينة أن تحتفظ لمدة تعنيها بجزء من المبلغ المخصصة للتعويضات للوفاء بدين يثبت مالك السفينة أنه قد يلتزم بالوفاء به.

مادة 89

لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبة بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن الضرر يمكن أن يحدث .

مادة 90

1- تقضى دعوى المسئولية على مالك السفينة بمضى سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية .

2- وينقطع سريان المدة المنصوص عليها فى الفقرة السابقة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار، وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى المقررة فى القانون المدنى .

مادة 91

1- تسرى أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة على المجهز غير

المالك والمستأجر ومدير الشيوع البحرى والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة ، كما تسرى الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لا تجاوز مسئولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة فى الفقرة (1) من المادة 83 من هذا القانون .

2- وإذا أقيمت الدعوى على الربان أو البحارة أو غيرهم من التابعين جاز لهم تحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصى صادر منهم بصفتهم المذكورة .

الفصل الثانى

الربان

مادة 92

يعين مجهز السفينة الربان ويعزله وللربان فى حالة عزله الحق فى التعويض إن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة .

مادة 93

1- للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة مقامه فى حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر .

2- ويجب على الربان أن يراعى في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والعرف البحرى والأحكام المعمول بها في موانى الدولة التي توجد بها السفينة .

3. وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية .

مادة 94

1- لا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون .

2- ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها ، وفى هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك .

مادة 95

على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانى ، أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك فى جميع الأحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزما بالاستعانة بمرشد .

مادة 96

1- يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة .

2- وتكون له على الأشخاص الموجودين على السفينة السلطات التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسمة الرحلة ، وله توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقوانين الخاصة بذلك .

مادة 97

1- إذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة وإتباع الاجراءات المنصوص عليها فى القوانين الخاصة بالأحوال المدنية .

2- وعلى الربان فى حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة

عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة فى أول ميناء من موانى الجمهورية .

3- وإذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة بمرض معد جاز للربان إنزاله فى أقرب مكان يمكن علاجه فيه .

مادة 98

1- إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان - إلى حين وصول السلطات المختصة - جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التى لا تحتمل التأخير ، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى إثبات الجريمة .

2- ويحرر الربان تقريرا بالاجراءات التى اتخذتها ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصري .

مادة 99

1- يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية. ويمارس الربان السلطات التى يقررها له القانون قبل من له مصلحة فى السفينة أو الشحنة .

2- ولا يثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز الا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز الا فى المكان أو وكيل عنه ، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير الا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك ، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه .

مادة 100

على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية وتعليمات المجهز وعليه أن يخطر وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة و الشحنة .

مادة 101

على الربان أن يحتفظ فى السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة .

مادة 102

1- على الربان أن يمسك دفتر الحوادث الرسمى للسفينة ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة.

2- ويذكر فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة الحوادث الطارئة والقرارات التى تتخذ اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويشمل الدفتر بيانا بالجرائم والأفعال التى قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم والمواليد والوفيات التى حدثت فى السفينة .

3- ويجب على ربان السفن ذات المحرك أن يمسك دفترا خاصا بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة .

مادة 103

على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه اختيارا أو اضطرارا أن يقدم دفتر الحوادث الرسمى للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده .

مادة 104

1- إذا طرأت اثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالأشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان أن يعد تقريرا بذلك.

2- وعلى الربان أن يقدم التقرير إلى الإدارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى ، ويقدم التقرير خارج جمهورية مصر العربية إلى القنصل أو السلطة المختصة عند عدم وجوده .

3- وتتولى الجهة التى شملت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك وجمع المعلومات التى تساعد فى الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلم صورة منه إلى الربان . ويجوز فى جميع الأحوال إقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير .

4- ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور .

مادة 105

1- إذا طرأت ضرورة مفاجئة اثناء الرحلة فللربان أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها ، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز الاقتراض بضمان شحنة السفينة وفى جميع الأحوال لا يجوز الاقتراض الا بعد حصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها .

2- وإذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على إذن يصدر وفقاً لحكم الفقرة السابقة أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب ويتولى الربان أو المجهز محاسبة أصحاب البضائع

المبيعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة ابيه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه .

3- ويجوز للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها مع طلب تفريغها بشرط أداء أجرة النقل كاملة .

مادة 106

لا يجوز للربان بيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها .

مادة 107

1- إذا أضطر الربان إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة أو إخراج بضائعة منها ، وفى هذه الحالة الأخيرة يلتزم المستأجر أو الشاحن بدفع الأجرة كاملة.

2- ولا يتحمل المستأجر أو الشاحن زيادة فى الأجرة عن مدة الإصلاح وإذا تعذر إصلاح السفينة فى مدة معقولة وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . فإذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الأجرة الا بمقدار ما تم من الرحلة ، وفى هذه الحالة يتولى كل من الشاحنين نقل بضائعه ، وعلى الربان أن يخبرهم بالظرف الذى يوجد فيه وأن يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع . كل هذا ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك .

مادة 108

1- يجب على الربان أن يتخذ الاجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف .

2- وعلى الربان أن يقوم فى أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سمة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب

عليه أخطار المجهز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادى إذا سمحت الظروف بذلك .

3- ويكون الربان مسئولا عن أخطائه ولو كانت يسيرة .

القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م

نحن حمد بن عيسى آل خليفة

امير دولة البحرين بالنيابة

بعد الاطلاع على الدستور

وعلى الامر الاميري رقم (5) لسنة 1982م،

وبناء على عرض وزير المالية والاقتصاد الوطني،

وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالقانون الآتي :

المادة الاولى :

يعمل بالقانون البحري المرافق لهذا القانون ويلغى كل ما يتعارض مع احكامه.

المادة الثانية :

على الوزراء كل - فيما يخصه - تنفيذ احكام هذا القانون، ويعمل به بعد ستة اشهر من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير دولة البحرين

حمد بن عيسى آل خليفة

المادة 1

(كما عدلت بالمرسوم بقانون رقم 18 تاريخ 1991/11/2م) السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية وتسير بواسطة الاتها الخاصة او شراعها، او تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح. كما تعتبر في حكم السفينة في تطبيق احكام هذا القانون القطع البحرية العائمة ، وبشرط ان يكون قد تسجيلها طبقا لاحكام المادتين 1، 2 من قانون تسجيل السفن وتحديد شروط السلامة الصادر بالمرسوم بقانون رقم 14 لسنة 1978م، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها.

المادة 2

مع عدم الاخلال بالاتفاقات الدولية التي ترتبط بها دولة البحرين تكتسب السفينة جنسية دولة البحرين اذا كانت مسجلة في احد موانينها وكان مالكها متمتعا بالجنسية المذكورة. فاذا كانت السفينة مملوكة لعدة اشخاص على الشيوع وجب ان يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية البحرينية واذا كان المالك شركة وجب ان تكون متمتعة بالجنسية المذكورة. ويجب على كل سفينة تتمتع بجنسية دولة البحرين ان ترفع علمها ولا يجوز لها ان تتخذ علما غيره الا اذا كان الغرض من ذلك هو التخلص من الوقوع في اسر العدو او سفينة حربية اجنبية وكان بذلك يمارس احد الحقوق المشروعة في الحرب. استثناء من احكام الفقرة السابقة يجوز لوزير المالية والاقتصاد الوطني بعد موافقة مجلس الوزراء ان يمنح الجنسية البحرينية للسفن المملوكة لغير البحرينيين بشرط ان تكون مسجلة في احد موانئ دولة البحرين.

المادة 3

على كل سفينة تتمتع بجنسية الدولة ان تتخذ لها اسما توافق عليه الادارة البحرية المختصة. ولا يجوز ادخال اي تغيير على اسم اية سفينة الا بعد الحصول على موافقة كتابية من الادارة المذكورة. ويجب ان يوضع هذا الاسم مصحوبا برقم تسجيل السفينة وحمولتها الصافية باللغة العربية وبالحروف اللاتينية على مكان ظاهر منها وفقا للاحكام المقرة في القانون.

وعلى مالك السفينة ان يحدد رسميا الحمولة الصافية والاجمالية لها، ويعهد بتحديد هذه الحمولة الى الادارة البحرية المختصة وتعطي الادارة لذوي الشأن شهادة بذلك.

المادة 4

يقتصر الصيد والنزهة في البحر الاقليمي والقطر والارشاد في موانئ الدولة وكذلك الملاحة الساحلية بين موانيها عل السفن التي تتمتع بالجنسية البحرينية. ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية اجنبية بالقيام بعمل او اكثر من الاعمال المذكورة ويرجع في تحديد البحر الاقليمي الى القوانين الخاصة بذلك.

المادة 5

تعتبر الجرائم التي ترتكب عل متن سفينة ترفع علم دولة البحرين واقعة عل ارضها. وتسري فيما يتعلق بالمحافظة على النظام والتأديب في السفن التي ترفع علم الدولة احكام القوانين الخاصة بذلك.

المادة 6

التصرفات التي يكون موضوعها انشاء او نقل او انقضاء حق الملكية على السفينة او غيره من الحقوق العينية يجب ان تتم بوثيقة محررة امام كاتب العدل او بمقتضى حكم حائز قوة الشيء المقضي والا كانت باطلة. فاذا وقعت هذه التصرفات في بلد اجنبي وجب تحريرها امام قنصل دولة البحرين او امام الموثق المحلي المختص عند عدم وجوده. ولا تكون التصرفات المذكورة نافذة بين المتعاقدين او بالنسبة للغير ما لم تشهر طبقا للاوضاع المقررة في القانون.

الفصل الثاني

الحقوق العينية على السفينة

الفرع الأول

الملكية الشائعة

المادة 7

يتبع رأى الاغلبية في جميع ما يتعلق بالمصلحة المشتركة لمالكي السفينة على الشيوع ما لم ينص على خلاف ذلك. وتتوافر الاغلبية بموافقة نصف عدد المالكين الحائزين على اكثر من نصف الحصص في السفينة.

المادة 8

لا يسأل المالك على الشيوع عن الالتزامات الناشئة عن السفينة الا بقدر حصته فيها. واذا لم يكن احد المالكين على الشيوع قد وافق على عمل تم بالاغلبية المشار اليها في المادة السابقة فله ان يتخلى عن حصته، وفي هذه الحالة تبرأ ذمته من الالتزامات التي نشأت عن هذا العمل. وتوزع هذه الحصة على المالكين الاخرين بنسبة حصصهم في السفينة.

المادة 9

للمدير المجهز المعين من المالكين على الشيوع ان يقوم بجميع اعمال الادارة وهو يمثلهم امام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الاعمال. ولا يجوز تقييد سلطاته الا بقرار كتابي صادر بالاغلبية المنصوص عليها في المادة (7)، ولا يحتج بهذا القرار الا من تاريخ شهره في سجل السفن. ولا يجوز للمدير المذكور بيع السفينة او ترتيب رهن تأميني او حق عيني اخر عليها الا بتفويض خاص.

المادة 10

لكل مالك على الشيوع ان يجري على حصته في السفينة ما يشاء من تصرفات. ومع ذلك لا يجوز له ان يرتب عليها رهنا تأمينيا الا بموافقة الاغلبية المنصوص عليها في المادة (7).

المادة 11

اذا باع احد المالكين على الشيوع حصته عنهم في السفينة لاجنبي وجب على المشتري اخطار المالكين الاخرين بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق الرسمية بالبيع خلال خمسة عشر يوما من تاريخه والا كان البيع باطلاً. ويجوز لكل مالك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الاخطار ان يسترد الحصة المبيعة بشرط ان يدفع للمشتري الثمن والمصاريف خلال تلك المدة. واذا طلب الاسترداد اكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بين طالبي الاسترداد بنسبة حصصهم. ويوجه طلب الاسترداد الى كل من البائع والمشتري بالطرق المشار اليها في الفقرة الاولى.

المادة 12

لا يجوز للمحكمة ان تأذن ببيع السفينة بالمزاد لعدم امكان قسمتها الا بموافقة من يملكون نصفها على الاقل ما لم يوجد اتفاق كتابي على خلاف ذلك، وتسري على هذا البيع الاجراءات المقررة لبيع السفينة قضائياً.

الفرع الثاني

حقوق الامتياز

المادة 13

للديون الآتية دون غيرها حق امتياز على السفينة :

1- المصارف القضائية التي انفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها

ورسوم الموانئ على اختلاف انواعها والتعويضات عن الاضرار التي تلحق منشآت الموانئ والاحواض وطرق الملاحة ومصاريف رفع عوائق الملاحة التي احدثتها السفينة ومصاريف الحراسة والصيانة منذ دخول السفينة في آخر ميناء.

2- الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

3- المكافأة المستحقة عن المساعدة والانقاذ وحصة السفينة في المساهمة في الخسارات البحرية العامة.

4- التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة والتعويضات عن الاصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والبحارة والتعويضات عن هلاك او تلف البضائع والامتعة. -5 الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة او متابعة السفر سواء اكان الربان مالكا للسفينة او غير مالك لها وسواء اكان الدين مستحقا له او لمتعهدي التوريدات او المقرضين او الاشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة او غيرهم من المتعاقدين.

المادة 14

لا تخضع حقوق الامتياز لاي اجراء شكلي او لاي شرط خاص بالاثبات ما لم ينص القانون على خلاف تلك.

المادة 15

تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها في هذا القانون على السفينة واجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة واجرة النقل المستحقة منذ بدء الرحلة. ومع ذلك يترتب حق الامتياز المنصوص عليه في البند 2 من المادة 13 على اجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد. ويعتبر من ملحقات كل من السفينة

واجرة النقل ما يأتي :

أ- التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها او عن خسارة اجرة النقل.

ب- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات البحرية العامة اذا نشأت عن اضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها او عن خسارة اجرة النقل.

جـ- المكافآت المستحقة للمالك عن اعمال المساعدة او الانقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

المادة 16

يعتبر في حكم اجرة النقل اجرة السفر المستحقة على المسافرين، وعند الاقتضاء قيمة ما يقابل تحديد مسؤولية مالكي السفينة.

المادة 17

لا يعتبر من ملحقات السفينة او اجرة النقل تعويضات التأمين المستحقة للمالك او المكافآت او الاعانات او المساعدات التي تمنحها الدولة.

المادة 18

يبقى حق الامتياز على اجرة النقل قائما ما دامت الاجرة مستحقة الدفع او كانت تحت يد الربان او ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة الى الامتياز على ملحقات كل من السفينة واجرة النقل.

المادة 19

ترتب الديون المتعلقة برحلة واحدة لترتيب الامتيازات الواردة بالمادة 13. وتكون الديون الواردة في كل بند من المادة 13 المذكورة في مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة قيمة كل دين منها. وترتب الديون الواردة في البندين 3، 5 من المادة 13 بالنسبة الى كل بند على حده طبقا للترتيب

العكسي لتواريخ نشوئها وتعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد.

المادة 20

الديون الممتازة الناشئة عن اية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة. ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون آخر رحلة.

المادة 21

الديون الممتازة تتبع السفينة في اية يد تكون.

المادة 22

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة :

أ- ببيع السفينة قضائياً

ب- ببيع السفينة رضائياً بالشروط التالية :

أولاً : قيد عقد الشراء في سجل السفن.

ثانياً : النشر بلوحة الاعلانات في مكتب تسجيل السفينة ويجب ان يشتمل النشر على بيان بحصول البيع والثمن واسم المشتري وموطنه.

ثالثاً : نشر ملخص للعقد يذكر فيه الثمن واسم المشتري وموطنه ، ويجب ان يتم هذا النشر مرتين تفصل بينهما سبعة ايام في صحيفة يومية او صحيفة اسبوعية اذا لم توجد صحف يومية او في الجريدة الرسمية. وتنتقل حقوق الامتياز الى الثمن اذا قام الدائنون الممتازون خلال ثلاثين يوما من تاريخ آخر نشر في الصحف بتبليغ كل من المالك القديم والمالك الجديد بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق القضائية عن طريق المحكمة بمعارضتهم في دفع الثمن. ومع ذلك يظل امتياز الدائنين قائما على الثمن ما لم يكن قد دفع او وزع.

المادة 23

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار اليها في البند 5 من المادة 13 فانها تنقضي بمضي ستة شهور. ويبدأ سريان كل مدة مشار اليها في الفقرة السابقة كما يلي :

أ- بالنسبة الى حقوق الامتياز الخاصة بمكافأة المساعدة او الانقاذ من يوم انتهاء هذه العمليات.

ب- بالنسبة الى حقوق الامتياز الخاصة وبتعويضات التصادم البحرية والحوادث الاخرى والاصابات البدنية من يوم حصول الضرر.

جـ- بالنسبة الى الامتياز الخاص بالتعويضات عن هلاك البضائع والامتعة او تلفها من يوم تسليم البضائع او الامتعة او من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

د- بالنسبة الى الاصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الاخرى المشار اليها في البند 5 من المادة 13 من يوم نشوء الدين. وفي جميع الاحوال الاخرى تسري المدة ابتداء من يوم استحقاق الدين. ولا يترتب على استلام الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة مبالغ مقدما او على حساب اعتبار ديونهم المشار اليها في البند 2 من المادة 13 مستحقة الدفع قبل حلول الاجل المعين لها. وتمتد مدة التقادم الى ثلاث سنوات اذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في البحر الاقليمي للدولة. ولا يفيد من هذا الاستثناء الا الاشخاص الذين يتمتعون بجنسية دولة البحرين او الاشخاص الذين لهم موطن بها او الاشخاص الذين ينتمون الى جنسية دولة تعامل رعايا دولة البحرين بالمثل.

المادة 24

تسري احكام هذا النوع المتقدمة على السفن التي يستثمرها المجهز غير المالك او المستأجر الاصلي، ومع ذلك لا تسري الاحكام المذكورة اذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية.

المادة 25

للادارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف ازالة الحطام ولها بيعه اداريا بالمزاد العلني والحصول على دينها من الثمن بالافضلية على الدائنين الاخرين ويودع باقي الثمن خزانة المحكمة.

المادة 26

تسري احكام هذا الفرع عل السفن التجارية التي تستغلها الدولة. اما السفن الحربية او سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة فلا تسري عليها الاحكام المتقدمة.

الفرع الثالث

الرهن البحري

المادة 27

يتم رهن السفينة بعقد رسمي والا كان باطلا، ويجوز ان يكون الرهن اسميا او لامر.

المادة 28

لا يجوز ان يرهن السفينة الا مالكها او وكيل عنه بتفويض خاص. واذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها (بالاغلبية) المنصوص عليها في المادة (7). فاذا لم تتوافر هذه الاغلبية جاز رفع الامر الى المحكمة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع.

المادة 29

الرهن المقرر على السفينة او على حصة منها يبقى على حطامها. ولا يسري الرهن المقرر على السفينة على اجرة النقل او المكافآت او الاعلانات

او المساعدات التي تمنحها الدولة ولا على تعويضات التأمين لكنه يشمل التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها. ومع ذلك يجوز ان يتفق في عقد الرهن على ان يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنين ذلك كتابة او بتبليغهم بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق القضائية.

المادة 30

يجوز رهن السفينة وهي في مرحلة البناء، ويجب ان يسبق الرهن اقرار في مكتب التسجيل بالميناء الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه مكان البناء وطول السفينة وابعادها الاخرى وحمولتها على وجه التقريب.

المادة 31

يقيد رهن السفينة في سجل السفن بمكتب تسجيل السفن واذا ترتب الرهن على السفينة وهي في مرحلة البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل المنصوص عليه في المادة السابقة.

المادة 32

يجب لاجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن. ويرفق بالعقد قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان على الاخص على ما يأتي :

أ- اسم ولقب كل من الدائن والمدين ومحل اقامة ومهنة كل منهما.

ب- تاريخ العقد واسم السفينة.

جـ- مقدار الدين المبين في العقد.

د- الشروط الخاصة بالفوائد والوفاء.

هـ- الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الواقع فيه القيد.

المادة 33

يؤشر مكتب تسجيل السفن في السجل بمحتويات القائمتين ويسلم

الطالب احدهما مؤشرا عليها بما يفيد حصول القيد كما يؤشر على شهادة التسجيل بذلك.

المادة 34

يكون ترتيب الديون المضمونة برهن بعد الرهون الممتازة مباشرة ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن حسب اسبقية قيدها. ويترتب على القيد ضمان فوائد السنتين الاخيرتين فضلا عن فوائد السنة الجارية وقت رسو المزايدة وتكون لهذه الفوائد مرتبة اصل الدين.

المادة 35

الدائنون المرتهنون لسفينة او لجزء منها يتتبعونها في اية يد كانت ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن.

المادة 36

اذا كان الرهن واقعا على حصة لا تزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن الا حجز هذه الحصة وبيعها. واذا كان الرهن واقعا على اكثر من نصف السفينة جاز للدائن بعد اجراء الحجز بيع السفينة باكملها. ويجب على الدائن في الحالتين ان ينبه بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق القضائية على باقي الشركاء قبل ابتداء اجراءات البيع بثلاثين يوما بدفع الدين المستحق او تحمل اجراءات التنفيذ.

المادة 37

يترتب على حكم مرسي المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن.

المادة 38

اذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة او بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذي اتخذ اجراءات التنفيذ على السفينة ان يبلغ الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه بدفع الدين بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق

القضائية. واذا اراد الحائز اتقاء اجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء في هذه الاجراءات او خلال الخمسة عشر يوما التالية لاستلامه التبليغ بالحجز وبالتنبيه عليه بدفع الدين ان يبلغ بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق القضائية جميع الدائنين المقيدين في سجل السفن في موطنهم المختار ملخص العقد مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها واسماء الدائنين. وعلى الحائز ان يصرح في تبليغه المذكور باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فورا سواء اكانت مستحقة الاداء ام غير مستحقة الاداء وذلك في حدود ثمن السفينة.

المادة 39

يجوز لكل دائن في الحالة المبينة في المادة السابقة ان يطلب بيع السفينة او جزء منها بالمزايدة مع التصريح بقبوله بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف. ويجب تبليغ هذا الطلب بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق القضائية الى الحائز موقعا من الدائن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ التبليغ المنصوص عليه في الفقرتين الثانية والثالثة من المادة السابقة. ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور امام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها او المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة اذا كانت السفينة غير موجودة في احد موانئ الدولة وذلك لسماع الحكم باجراء البيع بالمزايدة.

المادة 40

اذا لم يتقدم اي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة فللحائز ان يطهر السفينة من الرهون بايداع الثمن خزانة المحكمة. وله في هذه الحالة ان يطلب شطب القيود دون اتباع اية اجراءات اخرى.

المادة 41

لا يجوز ان يزيد سعر الفائدة الاتفاقية في القرض المضمون برهن سفينة على 12%.

المادة 42

اذا باع المالك برضاه خارج الدولة، السفينة المحملة برهن وترتب على البيع فقدانها جنسية الدولة كان البيع باطلا ولا يجوز تسجيله. ويعاقب البائع في هذه الحالة بالحبس مدة لا يجاوز سنتين وبغرامة لا تجاوز الف دينار او بأحدى هاتين العقوبتين.

الفصل الثالث

الحجز على السفينة

الفرع الأول

الحجز التحفظي

المادة 43

يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة متى توافرت شروطه قانونا، بامر من قاضي التنفيذ ولا يوقع هذا الحجز الا لدين بحري. ويقصد بالدين البحري الحق الذي يكون مصدره احد الاسباب الآتية:

أ- الاضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم البحري او غيره.

ب- الخسائر في الارواح او الاصابات البدنية التي تسببها السفينة او التي تنشأ عن استثمارها.

جـ- المساعدة والانقاذ.

د- العودة الخاصة باستعمال السفينة او استئجارها بمقتضى مشارطة ايجار او غيره.

هـ- العقود الخاصة بنقل البضائع بمقتضى مشارطة ايجار او سند شحن او غير ذلك.

و- هلاك او تلف البضائع والامتعة التي تنقلها السفينة.

ز- الخسارات البحرية العامة

ح- قطر السفينة والارشاد

ط- توريد المنتجات او الادوات اللازمة لاستثمار السفينة او صيانتها في اية جهة حصل فيها التوريد.

ى- بناء السفينة او اصلاحها او تجهيزها ومصاريف وجودها في الاحواض.

ك- اجور الربان والضباط والبحارة.

ل- المبالغ التي ينفقها الربان او الشاحنون او المستأجرون او الوكلاء لحساب السفينة او لحساب مالكها.

م- المنازعة في ملكية السفينة.

ن- المنازعة المتعلقة بالسفينة المملوكة على الشيوع او بحيازتها او باستثمارها او بحقوق المالكين على المبالغ الناتجة عن الاستثمار.

س- الرهن البحري.

المادة 44

لكل من يتمسك باحد الديون المذكورة في المادة السابقة ان يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين.

المادة 45

اذا اجرت السفينة لشخص تولى ادارتها الملاحية وكان وحده مسؤولا عن دين بحري متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة وعلى اية سفينة اخرى مملوكة للمستاجر ذاته. ولا يجوز توقيع الحجز على سفينة اخرى مملوكة للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين. وتسري احكام الفقرة السابقة في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري.

المادة 46

لا يجوز توقيع الحجز على السفينة الراسية بأحد موانئ الدولة او المارة بها اذا كانت متأهبة للسفر ما لم يكن الحجز متعلق بالسفر الذي تأهبت له. وتعتبر السفينة قد تأهبت للسفر اذا حصل الربان على الترخيص به.

المادة 47

يرفع الحجز اذا قدم المحجوز عليه كفيلا او اي ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين. ومع ذلك لا يجوز الامر برفع الحجز اذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة في البندين م ، ن ، من الفقرة الثانية من المادة (43)، وفي هذه الحالة يجوز للقاضي ان يأذن لحائز السفينة باستثمارها اذا قدم ضمانا كافيا او ان ينظم ادارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التي يقررها.

المادة 48

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او لمن يقوم مقامه وتسلم صورة اخرى الى مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز مع التنبيه بمنع السفينة من السفر. واذا لك كانت السفينة متمتعة بجنسية الدولة، قام المكتب المذكور بالتأشير بهذا الحجز في سجل السفن.

المادة 49

اذا لم تكن الدعوى بثبوت الحق مرفوعة من قبل يجب على الدائن الحاجز ان يرفع الدعوى بثبوت الحق وبصحة الحجز امام المحكمة الكبرى خلال ثمانية ايام من تاريخ توقيع الحجز والا اعتبر الحجز كأن لم يكن.

المادة 50

اذا حكم بثبوت الحق وبصحة الحجز وجب ان يحدد الحكم جلسة للحضور امام قاضي التنفيذ لسماع الحكم بالبيع وبشروطه والثمن الاساسي واليوم المعين لاجرائه.

الفرع الثاني

الحجز التنفيذي

المادة 51

لا يجوز لقاضي التنفيذ توقيع الحجز التنفيذي الا بعد مضي اربع وعشرين ساعة على الاقل من التنبيه بالدفع الذي يبلغ بالطرق المقررة لتبليغ الاوراق القضائية. ويجب تسليم التنبيه المذكور لشخص المالك او في موطنه، فاذا كان الامر متعلقا بدين بحري جاز تسليمه للربان او من يقوم مقامه. ولا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة الراسية باحد موانئ الدولة او المارة به بعد حصول الربان على الترخيص بالسفر ما لم يكن الحجز لدين متعلق بالسفر الذي تأهبت له.

المادة 52

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او لمن يقوم مقامه فيها، وتسلم صورة اخرى الى مكتب التسجيل لمنع السفينة من السفر، واذا كانت السفينة متمتعة بجنسية الدولة، قام المكتب المذكور بالتأشير بهذا الحجز في سجل السفن.

المادة 53

يجب ان يشتمل امر قاضي التنفيذ بتوقيع الحجز التنفيذي على التكليف بالحضور امامه لسماع الحكم بالبيع. ولا يجوز ان تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر او بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز.

المادة 54

اذا امرت المحكمة بالبيع تحدد الثمن الاساسي وشروط البيع وشروط والايام التي تجري فيها المزايدة. ويعلن عن البيع بالنشر في احدى الصحف اليومية او الاسبوعية الذائعة الانتشار وكذلك بالجريدة الرسمية، كما تلصق

شروط البيع بلوحة الاعلانات بمكتب تسجيل السفن او في اي مكان اخر تعينه المحكمة. ويجب ان يشتمل الاعلان على اسم الحاجز وموطنه، وبيان السند الذي يحصل التنفيذ بموجبه، والمبلغ المحجوز من اجله، وموطنه المختار في دائرة المحكمة التي توجد فيها السفينة، واسم مالك السفينة وموطنه، واسم المدين المحجوز وموطنه، واوصاف السفينة ، واسم الربان، والمكان الذي توجد فيه السفينة، والثمن الاساسي وشروط البيع، واليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع. ولا يجوز اجراء البيع الا بعد مضي خمسة عشر يوما من تاريخ اتمام اجراءات النشر. واذا تراخى الدائن في اتمام اجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الامر بالبيع جاز للمحكمة بناء على طلب المدين ان تقضي باعتبار الحجز كأن لم يكن.

المادة 55

يحصل البيع بعد ثلاث جلسات بين كل جلسة واخرى سبعة ايام، ويقبل اكبر عطاء في الجلسة الاولى بصفة مؤقتة ليتخذ اساسا للمزايدة في الجلسة الثانية، وكذلك الحال في الجلسة الثالثة للمزايدة التي يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذي قدم اكبر عطاء في الجلسات الثلاث.

المادة 56

اذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع تحدد المحكمة ثمنا اساسيا جديدا اقل من الاول وتعين الايام التي تحصل فيها المزايدة. وتتبع اجراءات الاعلان المنصوص عليها في المادة (54).

المادة 57

يجب على الراسي عليه المزاد ان يودع الثمن والمصاريف في خزانة المحكمة في اليوم التالي على الاكثر لرسو المزاد والا اعيد بيع السفينة على مسؤوليته.

المادة 58

لا يجوز الطعن في حكم مرسى المزاد الا لعيب في الشكل ويكون ميعاد الطعن خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم.

المادة 59

الدعاوى التي ترفع بطلب استحقاق السفينة وبطلان الحجز يجب رفعها وتبليغها الى قلم كتاب المحكمة التي تجري البيع وعلى المدعى في ظروف ثلاثة ايام من رفع الدعوى ان يقدم ادلته ومستنداته وعلى من ينازع في طلبات المدعى ان يقدم ادلته في خلال الثلاثة ايام التالية. وتفصل المحكمة في الدعوى على وجه السرعة ويجوز استئناف الحكم في ميعاد خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم.

المادة 60

دعاوى الاستحقاق التي ترفع بعد المزايدة تعتبر معارضة في تسليم المبالغ المتحصلة من البيع.

المادة 61

يسري فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة القواعد المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية.

الفصل الرابع

سفن الدولة

المادة 62

تسري احكام المسؤولية والالتزامات التي تخضع لها السفن والشحنات والمهمات الخاصة على :

أ- السفن التجارية التي تملكها او التي تستغلها الدولة.

ب- الشحنات التي تملكها الدولة.

ج- الشحنات والاشخاص الذين تنقلهم سفن الدولة.

د- الدولة التي تملك هذه السفن او التي تستغلها او التي تملك الشحنات المذكورة. وتسري الاحكام المتقدمة على المطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن او نقل هذه الشحنات.

المادة 63

فيما يتعلق بالمسؤولية والالتزامات المشار اليها في المادة السابقة، تسري احكام الاختصاص والدعاوى واجراءات المرافعات التي تطبق على السفن التجارية الخاصة والشحنات الخاصة ومالكي هذه السفن والشحنات.

المادة 64

لا تسري احكام المادتين السابقتين على السفن الحربية ويخوت الدولة وسفن الرقابة والسفن المستعملة كمستشفيات والسفن المساعدة وسفن التموين المخصصة لخدمة السفن المتقدم ذكرها وغيرها من السفن التي تملكها الدولة او تستغلها والتي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية غير تجارية. ولا يجوز ان تكون هذه السفن محلا للحجز او الضبط او الاحتجاز او ان تكون محلا لاي اجراء قضائي اخر وذلك متى ثبتت لها الصفة الحكومية غير التجارية وقت اتخاذ اي اجراء من الاجراءات المذكورة. ويسري حكم الفقرتين السابقتين على السفن التي تستأجرها الدولة لاغراض غير تجارية لمدة او رحلة معينة وعلى الشحنات التي تحملها هذه السفن. ومع ذلك يجوز لذوي الشأن رفع مطالباتهم الى المحاكم المختصة في الدولة التي تملك هذه السفن او التي تستغلها دون ان يكون للدولة ان تتمسك بحضانتها وذلك

(أ) في الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري وغيره من حوادث الملاحة،

(ب) في الدعاوى الناشئة عن اعمال المساعدة والانقاذ وعن الخسارات العامة،

(ج) في الدعاوى الناشئة عن الاصلاحات والتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة. وتسري هذه القواعد على الشحنات التي تملكها

الدولة المنقولة عن السفن السالفة الذكر. ولا يجوز ان تكون الشحنات التي تملكها الدولة عل السفن التجارية لغرض حكومي غير تجاري محلا للحجز او للضبط او الاحتجاز او ان تكون محلا لاي اجراء قضائي اخر. ومع ذلك يجوز رفع الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري وغيره من حوادث الملاحة وعن اعمال المساعدة والانقاذ وعن الخسارات البحرية العامة وكذلك الدعاوى الناشئة عن عقود متعلقة بهذه الشحنات امام المحكمة المختصة وفقا للمادة السابقة.

المادة 65

للدولة ان تتمسك بجميع اوجه الدفاع والتقادم وتحديد المسؤولية التي يجوز لذوي الشأن في السفن الخاصة التمسك بها.

المادة 66

يجوز للمحكمة اذا قام لديها الشك في الصفحة الحكومية غير التجارية للسفينة او الشحنة عند تطبيق المادة (64) ان تطلب من الخصوم تقديم شهادة من المثل الدبلوماسي للدولة صاحبة السفينة او الشحنة لاثبات هذه الصفة، ولا تكون للشهادة المذكرة حجية الا فيما يتعلق برفع الحجز او الضبط او الاحتجاز. ولا يسري هذا الحكم الا بشرط المعاملة بالمثل.

الباب الثاني

أشخاص السفينة

الفصل الأول

المالك والمجهز

المادة 67

المجهز هو حائز السفينة الذي يقوم باستثمارها لحسابه بوصفه مالكا او مستاجرا لها، ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس. وينظم القانون المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها وسائل السلامة فيها وذلك طبقا لاحكام الاتفاقيات الدولية والعرف البحري.

المادة 68

يسأل مالك السفينة مدنيا عن افعال الربان والبحارة والمرشد او اي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم اثناء تأدية وظائفهم او بسببها، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية.

المادة 69

يجوز لمالك السفينة ان يحدد مسؤوليته بالقدر المبين في المادة (73) فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن احد الاسباب الاتية:

أ- وفاة او اصابة اي شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله، وكذلك هلاك او تلف اي مال يوجد على ظهر السفينة.

ب- وفاة او اصابة اي شخص اخر على البر او في الحبر، كذلك هلاك او تلف اي مال اخر او اعتداء على اي حق اذا كان الضرر ناشئا عن فعل اي شخص يكون المالك مسؤولا عنه سواء وجد هذا الشخص على ظهر السفينة

او لم يوجد وفي هذه الحالة الاخيرة يجب ان يكون الفعل او الخطأ متعلقا بالملاحة او بادارة السفينة او بشحن البضائع او نقلها او تفريغها او بصعود المسافرين او نقلهم او نزولهم.

ج- كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقا برفع الحطام او تعويم او رفع او تحطيم سفينة غارقة او جانحة او مهجورة بما في ذلك كل ما يوجد على ظهرها وكل التزام ناشئ عن اضرار تسببها السفينة لمنشآت الموانئ والاحواض وطرق الملاحة. ولمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن الالتزامات المذكورة في الفقرات السابقة ولو كان قيام هذه المسؤولية لا يحتاج الى اثبات خطئه او خطأ الاشخاص الذين يسأل عنهم ولا يعتبر التمسك بتحديد المسؤولية اقرارا بها.

المادة 70

اذا نشأ لمالك السفينة من الحادث ذاته قبل احد الدائنين فلا يسري تحديد المسؤولية الا بالنسبة الى المبلغ الباقي بعد اجراء المقاصة بين الدينين.

المادة 71

لا يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته في الحالات الاتية :

أ- اذا كانت الواقعة المنشئة للالتزام مترتبة على خطأ شخصي من المالك.

ب- الالتزامات الناشئة عن المساعدة والانقاذ والمساهمة في الخسارات البحرية العامة.

ج- حقوق الربان والبحارة وكل تابع اخر يعمل على السفينة بمقتضى عقد عمل او يتعلق عمله بخدمتها وكذلك حقوق ورثتهم وخلفائهم.

المادة 72

يكون تحديد مسؤولية المالك بالكيفية الاتية :

أ- بمبلغ قدره خمسة وعشرون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار مادية.

ب- بمبلغ قدره خمسون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار بدنية.

ج- بمبلغ قدره خمسة وسبعون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا نتج عن الحادث اضرار مادية واضرار بدنية معا. ويخصص من المبلغ المذكور خمسون دينارا عن كل طن للتعويض عن الاضرار البدنية وخمسة وعشرون دينارا للتعويض عن الاضرار المادية. فاذا لم يكف المبلغ المخصص للاضرار البدنية عن الوفاء بها كاملة اشترك الباقي من هذه الاضرار مع ديون الاضرار المادية في المبالغ المخصصة للتعويض عن هذه الاضرار الاخيرة. ويكون التوزيع في كل مجموعة من المجموعات الواردة في الفقرات السابقة بنسبة كل دين غير متنازع فيه. واذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويض احد الديون المذكورة في المادة (69) جاز له ان يحل محل الدائن في التوزيع بقدر المبلغ الذي اوفى به. ويجوز للمحكمة الاحتفاظ مؤقتا بجزء من المبالغ المخصصة للتعويض للوفاء بالديون التي لم يتقدم اصحابها للمطالبة بها.

المادة 73

في تطبيق المادة السابقة تحسب حمولة السفينة بالنسبة الى السفن ذات المحرك على اساس الحمولة الصافية للسفينة مضافا اليها الفراغ الذي تشغله الالات والمحركات. اما بالنسبة الى السفن الشراعية فتحسب على اساس الحمولة الصافية للسفينة. وفي تقدير مسؤولية المالك طبقا لاحكام المادة السابقة يعتبر الحد الادنى للحمولة الصافية لاية سفينة ثلاثمائة طن ولو كانت حمولتها تقل عن ذلك.

المادة 74

تؤلف المبالغ المحددة لتعويض الاضرار البدنية والاضرار المادية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لاداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة او التي قد تنشأ عن حادث آخر. ولا

يجوز للدائن اتخاذ اي اجراء على اموال مالك السفينة اذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض.

المادة 75

تسري احكام تحديد المسؤولية على مجهز السفينة والمستأجر والمدير المجهز والربان والبحارة كما تسري على التابعين الاخرين للمالك او للمستأجر او للمدير المجهز فيما يتعلق بتأدية وظائفهم وبذات الشروط التي تسري على المالك على الا تجاوز مسؤولية المالك ومسؤولية الاشخاص المذكورين عن الحادث الواحد الحدود المبينة في المادة 72. واذا اقيمت الدعوى على الربان او البحارة جاز لهم تحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع الى خطأ شخصي صادر منهم. ومع ذلك اذا كان الربان او البحار في الوقت ذاته مالكا منفردا او على الشيوع او مجهزا او مستأجرا او مديرا مجهزا فلا يسري هذا الحكم الا اذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه ربانا او بحارا.

المادة 76

يعين مجهز السفينة الربان ويعزله، وللربان المعزول الحق في التعويض وفقا للقواعد العامة. ويراعى فيما يتعلق بالشروط الواجب توافرها في الربان الاحكام المنصوص عليها في القانون والاتفاقيات الدولية.

المادة 77

للربان وحده قيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية. ويقوم ضابط الملاحة الذي يلي الربان مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته او غيابه او وجود مانع آخر. ويجب على الربان ان يراعى في قيادة السفينة الاصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية والعرف البحري والاحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة. وعليه ان يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وان يراعى كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة البحرية.

المادة 78

لا يجوز للربان ان يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى

وصول السفينة الى مرسى او ميناء مأمون. ولا يجوز له ان يغادر السفينة او ان يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق وبعد اخذ رأي ضباطها واثباته بمحضر موقع عليه منهم. وفي هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود واوراق السفينة واثمن البضائع اذا تيسر ذلك.

المادة 79

على الربان ان يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الى الموانئ او المراسي او الانهار او خروجها منها وبوجه عام في جميع الاحوال التي قد تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد.

المادة 80

تكون للربان سلطة التوثيق على ظهر السفينة كما تكون له جميع السلطات التي تقررها القواعد والاعراف المعمول بها في الملاحة البحرية على الاشخاص الموجودين على ظهر السفينة. وهو مسؤول عن المحافظة على النظام على ظهر السفينة وله توقيع العقوبات التأديبية.

المادة 81

يتولى الربان قيد المواليد والوفيات التي تقع في السفينة. وعليه اثبات هذه الوقائع في دفتر احوال السفينة وتبليغها الى قنصل الدولة في اول ميناء ترسو فيه السفينة والى السلطات الادارية المختصة في الدولة عند العودة اليها. وفي حالة وفاة احد الاشخاص الموجودين في السفينة يجب على الربان ان يقوم بالاشتراك مع احد ضباط السفينة بجرد امتعة المتوفي والمحافظة عليها وتسليمها الى السلطات الادارية المختصة في اول ميناء يصل اليه من موانئ الدولة. واذا اصيب احد الاشخاص الموجودين في السفينة بمرض جاز للربان انزاله في اقرب مكان يمكن علاجه فيه.

المادة 82

اذا وقعت جريمة على ظهر السفينة للربان سلطة التحقيق فيها. فهو يتولى التحقيق الابتدائي حتى وصول السلطات المختصة ويجري التحريات التي لا تحتمل التأخير ويأمر عند الاقتضاء بالقبض على المتهم وتفتيش

المسافرين والبحارة ويتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الاشياء التي قد تفيد في اثبات الجريمة. ويحرر الربان تقريرا باجراءات التحقيق وبنتيجته ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر التحقيق والاشياء المضبوطة الى سلطة التحقيق في اول ميناء من موانئ الدولة.

المادة 83

يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله امام القضاء، ويمارس السلطات التي قررها له القانون قبل كل من له مصلحة في السفينة او الشحنة، وكل تحديد يرد على هذه النيابة القانونية لا يحتج به على الغير حسن النية. ولا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز الا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز او وكيل عنه. ولا يحتج بوجود المجهز او وكيله قبل الغير الا اذا كان هذا الغير يعلم ذلك. وتشمل النيابة القانونية الاعمال اللازمة للسفينة والرحلة. ومع ذلك يجوز للربان القيام بالاعمال المعتادة المتعلقة بادارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وفصلهم في المكان الذي يوجد فيه المجهز او وكيل عنه.

المادة 84

يجب على الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية ان يتبع تعليمات المجهز وعليه ان يخطره وفقا للعرف المعمول به بكل امر خاص بالسفينة او الشحنة.

المادة 85

على الربان ان يحتفظ على ظهر السفينة اثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون والتي تتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة.

المادة 86

على الربان ان يمسك دفتر احوال لسفينة. ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الادارة البحرية المختصة ووضع خاتمها عليه. ويذكر في دفتر السفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويشمل الدفتر قائمة

الايـرادات والمصروفات وبيانا بالجرائم التـي يرتكبها البحارة او المسافرين والعقوبات التي وقعت عليهم والتوثيقات والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة. ويجب على الربان في السفن ذات المحرك ان يمسك ايضا دفترا خاصا بـالالات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي اخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وكافة ما يتعلق بالالات المحركة.

المادة 87

على الربان خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود او المكان الذي رست فيه اختياريا او اضطرارا ان يقدم دفتر احوال السفينة الـى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه. ويكون التأشير في الخارج من قنصل الدولة او من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

المادة 88

اذا طرأت اثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة او بالشحنة او بالاشخاص الموجودين عليها وجب على الربان ان يعد تقريرا بذلك يوقع عليه منه ويصادق عليه من الضابط الاول وكبير المهندسين العاملين في السفينة او مـن يقوم مقامهما. وعلى الـربـان ان يقدم التقرير المـذكور مع مستخرج من دفتر احوال السفينة عن الوقائع الواردة في التقرير الى الادارة البحرية المختصة خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء او المرسى. ويقدم التقرير في الخارج الى قنصل الدولة او الى السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده. ويجوز في جميع الاحوال اقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير. ولا يجوز فيما عدا حالة الضرورة القصوى ان يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقريرالمذكور.

المادة 89

اذا طرأت ظروف ملحة اثناء الرحلة فيكون للربان ان يقترض بضمان السفينة واجرتها. فاذا لم يكف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة، وفي جميع الاحوال لا يجوز الاقتراض الا بعد الحصول على اذن من المحكمة المختصة اذا كانت السفينة موجودة في الدولة ومن القنصل او من

السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده اذا كانت السفينة خارجها. واذا لم يتيسر للربان الاقتراض فله بعد الحصول على اذن اخر ان يبيع من البضائع المشحونة بقدر المبلغ المطلوب. ويتولى الربان او المجهز محاسبة اصحاب البضائع المبيعة على اساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها في الميناء المحشونة اليه وفي اليوم المتوقع وصولها فيه. ويجوز للشاحنين او خلفائهم او وكلائهم ان يعارضوا في رهن البضائع او بيعها مع طلب تفريغها بشرط اداء اجرة النقل كاملة.

المادة 90

لا يجوز للربان ان يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها الا اذا ثبت عدم صلاحيتها للملاحة والا كان البيع باطلا ما لم يكن هناك اتفاق بين الربان والمالك على خلاف ذلك. ويثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة في محضر يحرره خبراء محلفون يعينهم رئيس المحكمة اذا كانت السفينة موجودة في احد موانئ الدولة والقنصل او السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده اذا كانت السفينة موجودة خارج الدولة. وتباع السفينة التي يثبت عدم صلاحيتها للملاحة بالمزايدة العلنية.

المادة 91

اذا اضطر الربان الى اصلاح السفينة اثناء السفر كان للمستأجر او للشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام اصلاحها او اخراج بضائعه منها مع دفع الاجرة كاملة وما يخصه في الخسارات البحرية العامة ان كان لها محل. وفي كل الاحوال لا يتحمل المستأجر او الشاحن زيادة اجرة عن مدة الاصلاح، واذا تعذر اصلاح السفينة وجب على الربان استئجار سفينة او اكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع الى المحل المعين دون ان يستحق زيادة في الاجرة. فاذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الاجرة الا بقدر ما تم من الرحلة، وفي هذه الحالة يكون نقل بضائع كل واحد من الشاحنين منوطا به، وعلى الربان ان يخطرهم بالحالة التي هو عليها وان يتخذ الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع وهذا كله ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك.

المادة 92

يجب على الربان ان يتخذ الاجراءات الضرورية للمحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة طبقا للعرف المتبع. ولا يجوز له شحن البضائع على سطح السفينة الا اذا سمح العرف البحري او وافق الشاحن على ذلك، ويعتبر استلام الشاحن سند الشحن الثابت به ان البضائع مشحونة على سطح السفينة دون اعتراض موافقة منه على ذلك، ولا يسري هذا الحكم على الملاحة الساحلية. وعلى الربان ان يقوم في احوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الارواح، والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه اخطار المجهز قبل ان يقوم باجراء غير عادي اذا سمحت الظروف بذلك، ويكون الربان مسؤولا عن اخطائه ولو كانت يسيرة.

الفصل الثالث

البحارة وتنظيم العمل البحري

الفرع الأول

أحكام عامة

المادة 93

يعتبر بحارا كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز.

المادة 94

تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية والعرف البحري المقصود بالربان والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم في السفينة والمؤهلات التي يجب توافرها فيهم والاحكام الخاصة بالجواز البحري الذي

يجب ان يحصل عليه كل من يعمل في السفينة من رعايا الدولة.

الفرع الثاني

عقد العمل البحري

المادة 95

عقد العمل البحري عقد يلتزم شخص بمقتضاه بالعمل مقابل اجر في سفينة تقويم بالملاحة البحرية. وتطبق على العقد القواعد العامة فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون. ومع ذلك لا تسري احكام عقد العمل البحري الوارد في هذا القانون الا على الاشخاص الذين يعملون في سفن بحرية لا تقل حمولتها الاجمالية عن خمسين طناً.

المادة 96

لا يجوز اثبات عقد العمل البحري الا بالكتابة ومع ذلك اذا لم يكن العقد مكتوبا جاز للبحار وحده اثباته بكافة الطرق.

المادة 97

يحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ تسلم احداها لرب العمل وتودع الثانية الادارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة الى البحار الا اذا كان العقد جماعيا مشتركا فيحتفظ بها رب العمل ويكون للبحار في هذه الحالة ان يحصل على مستخرج بما يخصه من بيانات. ويجب ان يبين في العقد تاريخ ومكان ابرامه واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بادائه واجره وكيفية تحديده ورقم وتاريخ ومكان اصدار الجواز البحري وتاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه.

المادة 98

يجب على البحار اطاعة اوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا

يجوز له مغادرتها الا بإذن. ويلتزم في حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والاشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة، وفي هذه الحالة يمنح البحار مكافأة عن العمل الاضافي على الا تقل عن الاجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل.

المادة 99

لا يجوز للربان او لاحد البحارة شحن اية بضاعة في السفينة لحسابه الخاص الا بإذن من المجهز. ويترتب على مخالفة هذا الخطر الزام المخالف فضلا عن التعويضات بدفع اجرة مقابل نقل بضائع تعادل اعلى اجرة اشترطت في زمان ومكان الشحن. وللربان ان يأمر برمي هذه البضائع في البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة او الشحنة او تستلزم اداء غرامات او اية نفقات اخرى.

المادة 100

يلتزم المجهز باداء اجر البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد او اللذين يقضي بهما العرف البحري. وتؤدي الاجور وغيرها من المبالغ المستحقة للبحار بالعملة الوطنية، غير انه اذا استحقت والسفينة خارج البحر الاقليمي جاز اداؤها بعملة اجنبية بشرط قبول البحار ذلك كتابة يقع تحويل النقد الى العملة الاجنبية على اساس السعر الرسمي.

المادة 101

اذا كان الاجر معينا بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز او الربان. اما اذا نشأ عن الفعل المذكور اطالة السفر او تأجيله فتزداد الاجور بنسبة امتداد المدة ولا يسري هذا الحكم الاخير على الربان اذا كان تأجيل السفر او اطالته ناشئا عن خطئه.

المادة 102

اذا كان البحار معينا بالرحلة في الذهاب وحده استحق كامل اجره اذا توفى بعد بدء السفر. اما اذا كان معينا للذهاب والاياب معا استحق نصف اجره اذا توفى اثناء الذهاب او في ميناء الوصول واستحق كامل الاجر اذا

توفى اثناء الاياب.

المادة 103

لا يجوز الحجز على اجر البحار او التنازل عنه الا في الحدود المبينة في قوانين العمل.

المادة 104

يلتزم المجهز اثناء السفر على اجر البحار واقامته في السفينة دون مقابل ويكون تنظيم ذلك بقرار من الوزير المختص.

المادة 105

يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل اذا اصيب بجرح وهو في خدمة السفينة او اذا مرض اثناء السفر، واذا كان الجرح او المرض ناشئا عن العصيان او السكر او غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على المجهز اداء نفقات العلاج على ان يكون له خصمها مما يستحقه البحار من اجر. ويقتضي التزام رب بعلاج البحار وبشفاء البحار او اذا تبين ان الجرح او المرض غير قابل للشفاء.

المادة 106

يستحق البحار الذي يصاب بجرح وهو في خدمة السفينة او بمرض اثناء السفر اجره كاملا اثناء الرحلة وتسري فيما يتعلق باستحقاقه الاجر بعد انتهاء الرحلة الاحكام الواردة بقوانين العمل، ولا يستحق البحار اي اجر اذا كان الجرح او المرض المذكوران ناشئين عن العصيان او السكر او غير ذلك من حالات سوء السلوك.

المادة 107

اذا توفى البحار وهو في خدمة السفينة وجب على رب العمل اداء نفقات دفنه ايا كان سبب الوفاة. وعلى رب العمل ان يودع خزانة الادارة البحرية المختصة الاجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفي.

المادة 108

يلتزم المجهز باعادة البحار الى الدولة اذا حدث اثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة الا اذا كان ذلك بناء على امر من السلطة الاجنبية او بسبب جرح او مرض غير ناشئ عن خدمة السفينة ولا يمكن علاجه فيها او بناء على اتفاق بين المجهز والبحار. واذا كان استخدام البحار قد تم في احد موانئ الدولة اعيد الى هذا الميناء الا اذا اتفق في العقد على ان تكون الاعادة الى ميناء اخر فيها. واذا تم الاستخدام في ميناء اجنبي اعيد البحار حسب اختياره الى هذا الميناء او الى الميناء الرئيسي في الدولة. ويعاد البحار الاجنبي الى الميناء الذي تم استخدامه فيه الا اذا نص في العقد على ان تكون الاعادة الى الميناء الرئيسي في الدولة. ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه واقامته فضلا عن نقله.

المادة 109

ينقضي عقد العمل البحري باحد الاسباب الاتية : أ- انقضاء المدة المحددة للعقد. ب- بناء على رغبة احد المتعاقدين اذا كان العقد غير محدد المدة. جـ- اتمام الرحلة او الغاؤها اختيارا اذا كان العقد بالرحلة. د- صدور حكم بالغاء العقد. هـ- قيام سبب مشروع لالغاء العقد. و- وفاة البحار.

المادة 110

اذا كان العقد مبرما لمدة محددة وانتهت هذه المدة اثناء الرحلة، امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة الى اول ميناء في الدولة. (فقرة اخيرة مضافة بالمرسوم بقانون رقم 4 تاريخ 12/2/1991) ومع ذلك فللبحار مغادرة السفينة في اول ميناء تصل اليه بعد انتهاء العقد محدَد الاجل اذا طلب ذلك كتابة ، وعندئذ ينتهي العقد.

المادة 111

اذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة او الشحنة او الاشخاص المسافرين عليها استحق ورثته مبلغا يعادل اجر ثلاثة شهور، واذا كان مستخدما بالرحلة استحق ورثته اجر الرحلة وذلك فضلا عن المكافأة والتعويضات التي

يقررها هذا القانون وقانون العمل.

المادة 112

اذا حالت قوة قاهرة دون البدء في السفر او دون مواصلته استحق البحار المستخدم بالرحلة اجره عن الايام التي قضاها فعلا في خدمة السفينة. ومع ذلك يشترك البحار فيما قد يحصل عليه المالك او المجهز من مبالغ تأمين او التعويض بالقدر الباقي له من اجره. ولا يجوز للبحار في الحالة المذكورة في الفقرة السابق المطالبة بأية مكافأة او تعويض.

المادة 113

اذا غرقت السفينة او صودرت او فقدت او اصبحت غير صالحة للملاحة جاز للمحكمة ان تحكم باعفاء المجهز من دفع اجور البحارة كلها او بعضها اذا ثبت ان ما لحق السفينة من ضرر قد نشأ عن فعلهم او اهمالهم او تقصيرهم في انقاذ السفينة او الحطام او المسافرين او الشحنة. ويجوز للمجهز في الحالة المذكورة في الفقرة السابق الغاء عقد البحري دون اخطار سابق. ولا يجوز للبحار المطالبة بمكافأة او تعويض الا اذا حصل المالك او المجهز على مبلغ مقابل للضرر الذي اصاب السفينة.

المادة 114

تسقط بالتقادم جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ انقضاء العقد.

الباب الثالث

استثمار السفينة

الفصل الأول

تأجير السفينة غير مجهزة

المادة 115

تأجير السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المالك بتمكين المستاجر من الانتفاع بسفينته دون ان يجهزها بمؤن او لوازم او بحارة. ويثبت هذا العقد بالكتابة وتسرى عليه احكام عقد الايجار المقررة في القانون المدني والاحكام التالية .

المادة 116

يلتزم المؤجر بتسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة مع الوثائق المتعلق بها كما يلتزم باصلاح الاضرار التي تنشأ عن القوة القاهرة والاضرار التي يقتضيها الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض المتفق عليه. ويسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على تسليم السفينة وهي غير صالحة للملاحة الا اذا اثبت ان ذلك ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي.

المادة 117

يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة. ولا يجوز ان يعيد تأجير السفينة او ان يتنازل عن الحقوق الناشئة عن عقد الايجار ما لم يكن مرخصا له في ذلك. ويلتزم برد السفينة في الميناء الذي تسلمها فيه وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي. وفي حالة التأخير في رد السفينة بسبب منسوب الى المستأجر يلتزم باداء

ضعف الاجرة عن مدة التأخير.

المادة 118

لا يفترض تجديد عقد ايجار السفينة بعد انتهاء المدة المحددة له.

المادة 119

تسقط بالتقادم الحقوق الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بمضي سنة من تاريخ ردها الى المؤجر او من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها.

الفصل الثاني

تأجير السفينة مجهزة

المادة 120

تأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه تقديم السفينة او جزء منها للقيام برحلة او عدة رحلات معينة او للقيام بالرحلات التي يطلبها المستأجر خلال المدة المتفق عليها في العقد وبالشروط المذكورة فيه او التي يقضي بها العرف. واذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها فلا يشمل الايجار الغرف والاماكن المخصصة للربان والبحارة.

المادة 121

يثبت عقد ايجار السفينة مجهزة بوثيقة تسمى -مشارطة الايجار- يذكر فيها اسم المؤجر والمستأجر وموطنهما واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها والجزء المؤجر منها واسم الربان ونوع الشحنة ومقدارها واوصافها والمكان والمدة المتفق عليهما للشحن والتفريغ ومقدار الاجرة وطريقة حسابها ومدة العقد وبيان الرحلات المتفق على القيام بها.

المادة 122

اذا لم يتفق الطرفان على مهلة لشحن البضائع او تفريغها وجب الرجوع الى ما يقضي به العرف. واذا لم يتم الشحن او التفريغ في المهلة الاصلية التي يحددها الاتفاق تعويضا يوميا يحدده الاتفاق او العرف. واذا لم يتم الشحن او التفريغ خلال المهلة الاضافية المذكورة سرت مدة اضافية ثانية لا تجاوز المهلة الاولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الاضافية الاولى زائدا النصف وذلك دون اخلال بما قد يستحق من تعويضات اخرى. ويعتبر التعويض اليومي المستحق عن المهلات الاضافية من ملحقات الاجرة وتسري عليه احكامها.

المادة 123

تبدأ المهلة الاصلية للشحن والتفريغ من اليوم الذي يلي تبليغ الربان ذوي الشأن استعداد السفينة لشحن البضائع او تفريغها. وتحسب المهلة باليوم وتحسب اجزاء اليوم بالساعة. واذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة فلا تضاف الايام الباقية منها الى مهلة التفريغ مالم يتفق على غير ذلك. ويجوز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة عن الاسراع في انجاز الشحن او التفريغ. ولا تحسب في المهلة الاصلية ايام العطلة الرسمية او ايام العطلة التي يقضي بها العرف مالم تكن قد قضيت فعلا في الشحن او التفريغ. ويقف سريان المهلة في حالة القوة القاهرة. اما المهلات الاضافية فتحسب فيها ايام العطلة ولا تقف بسبب القوة القاهرة. ومع ذلك يجوز الحكم بتخفيض التعويض عن المهلة الاضافية الاولى فقط في حالة استمرار المانع.

المادة 124

للربان عند انقضاء مدة التفريغ الحق في انزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسؤوليته. وفي هذه الحالة يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع.

المادة 125

يلتزم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان

المتفق عليهما والا كان للمستأجر اعتبار العقد مفسوخا بشرط اخطار المؤجر بذلك كتابة. وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر طلب التعويض دون حاجة الى اعذار الا اذا اثبت المؤجر ان عدم تنفيذ الالتزام غير ناشئ عن فعله. وفي حالة تأجير السفينة بالمدة لا يلتزم المؤجر بالقيام برحلة من شانها تعريض السفينة او البحارة لخطر غير عادي اذا وقع هذا الخطر او عرف بعد التأجير ولم يكن متوقعا قبله.

المادة 126

يلتزم المؤجر بان يبذل قبل بدء السفر العناية اللازمة لتكون السفينة صالحة للملاحة وان يقوم بتجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة وان يعد للاستعمال اقسام السفينة المخصصة لحفظ البضائع ونقلها. ويسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا اثبت ان ذلك غير ناشئ عن تقصيره في القيام بالالتزامات المذكورة في الفقرة السابقة او ناشئ عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادي. ويقع عبء اثبات القيام بالالتزامات المذكورة على المؤجر او على من يتمسك بالاعفاء الوارد بهذه الفقرة. وفي حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المستاجر بتزويرها بالوقود والزيوت والشحوم وبدفع رسوم الموانئ والارشاد وغيرها من المصاريف واداء اجور الساعات الاضافية عن العمل الذي قام به البحارة بناء على طلبه وهذا كله مالم يتفق على خلاف ذلك.

المادة 127

لا يجوز للمؤجر ان يشحن في السفينة او في الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون اذن منه.

المادة 128

لا يجوز للمستأجر ان يعيد تأجير السفينة او ان يتنازل عن الحقوق الناشئة عن مشارطة الايجار مالم يكن مرخصا له في ذلك. وفي هذه الحالة يبقى المستأجر الاصلي مسؤولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن المشارطة.

المادة 129

يسأل المستأجر عن الاضرار التي تلحق بالسفينة او بالبضائع المشحونة فيها اذا كانت هذه الاضرار ناشئة عن فعل المستأجر او تابعيه او من ينوب عنه او كانت ناشئة عن عيب في بضائعه.

المادة 130

لا تستحق اجرة السفينة اذا لم تسلم البضائع المشحونة فيها للمرسل او لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول الا اذا اشترط استحقاق الاجرة في جميع الاحوال. ومع ذلك تستحق الاجرة اذا كان عدم التسليم ناشئا عن خطأ المستأجر او اذا هلكت البضائع لعيب فيها او بسبب طبيعتها الخاصة او اذا اضطر الربان لبيعها اثناء السفر بسبب العيب او التلف او اذا امر الربان باتلافها بسبب خطورتها او ضررها او خطر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم بذلك عند وضعها في السفينة. وكذلك تستحق الاجرة عن الحيوانات التي تنفق اثناء السفر بسبب لا يرجع الى فعل الناقل. واذا كانت السفينة مؤجرة للذهاب والاياب وحالت قوة قاهرة بعد ابحارها دون الوصول الى الميناء الذي تقصده فلا يستحق المؤجر الا اجرة الذهاب مالم يوجد شرط بخلاف ذلك. وفي جميع الاحوال يجب رد الاجرة التي تكون قد دفعت كلها او بعضها مقدما بغير وجه حق.

المادة 131

تبقى مشارطة ايجار السفينة نافذة دون زيادة الاجرة او التعويض اذا اوقفت السفينة مؤقتا اثناء السفر بسبب لا يرجع الى فعل المؤجر او الربان. وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر ان يطلب تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك ان يعيد شحنها في السفينة على نفقته ايضا او ان يدفع اجرة كاملة. وللمستأجر في كل وقت ان يطلب تسليم البضائع قبل وصولها الى المكان المتفق عليه بشرط ان يدفع الاجرة كاملة.

المادة 132

في حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المستأجر بدفع كامل الاجرة عن

المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة. ومع ذلك لا تستحق الاجرة اذا هلكت السفينة او توقفت بسبب قوة قاهرة او فعل المؤجر. واذا انقطعت اخبار السفينة ثم ثبت انها هلكت استحقت الاجرة كاملة الى تاريخ آخر اخبار عنها. وبالاضافة الى ذلك تستحق الاجرة عن النصف الباقي من المدة التي كانت مقدرة لاتمام الرحلة.

المادة 133

يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة المؤجرة بالمدة اذا لم يستوف الاجرة المستحقة له بعد اعذار المستأجر. ومع ذلك يلتزم المؤجر بنقل البضائع المشحونة الى ميناء الوصول مقابل اجرة المثل مع عدم الاخلال بحقه في المطالبة بالتعويض.

المادة 134

اذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها بدفع كامل الاجرة بالاضافة الى النفقات التي تحملتها السفينة لشحن البضائع كاملة. ويكون للمستأجر الحق في الحصول على المصاريف التي اقتصدتها السفينة وثلاثة ارباع الاجرة التي تدفع مقابل شحن بضائع اخرى.

المادة 135

لا يبرأ المستأجر من دفع الاجرة بترك البضائع ولو تلفت او اصابها نقص في قيمتها او في مقدارها اثناء السفر.

المادة 136

يتلقى الربان التعليمات المتعلقة بالادارة التجارية للسفينة من المؤجر. ومع ذلك يجوز ان يتفق في مشارطة الايجار على ان تكون الادارة التجارية للمستأجر. وفي هذه الحالة يكون المستأجر هو المسؤول عن المطالبات الخاصة بالبضائع المشحونة في السفينة او الناشئة عن تصرفات الربان التي يعقدها باسم المستأجر ولحسابه، وذلك مع عدم الاخلال بالشروط المتفق عليها في المشارطة فيما يتعلق بالعلاقة بين المؤجر والمستأجر.

المادة 137

اذا تعذر على السفينة الوصول الى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر ان يوجهها الى اقرب ميناء من الميناء المذكور، وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع الى ميناء الوصول، واذا كان تعذر الوصول الى الميناء المتفق عليه ناشئا عن قوة قاهرة التزم المستأجر بهذه المصاريف. واذا احتفظ المستأجر بالحق في اختيار ميناء الوصول بعد بدء السفر ثم اختار ميناء يتعذر على السفينة الوصول اليه دون ان تتعرض للخطر تحمل المستأجر الآثار المترتبة على ذلك.

المادة 138

لا يترتب على بيع السفينة فسخ مشارطة الايجار التي ابرمها البائع قبل البيع. ومع ذلك يجوز للمشتري طلب الفسخ اذا اثبت انه لم يكن عالما بعقد الايجار وقت البيع وان في استمرار الايجار لنهاية مدته ضررا عليه.

المادة 139

في حالة تأجير السفينة بالمدة يلتزم المستأجر عند انقضاء مشارطة الايجار باعادة السفينة الى الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه. واذا انقضت مدة الايجار اثناء السفر امتدت المشارطة بحكم القانون الى نهاية الرحلة واستحق المؤجر الاجرة المنصوص عليها في المشارطة عن الايام الزائدة. ولا يجوز تخفيض الاجرة اذا اعيدت السفينة قبل الميعاد المتفق عليه.

المادة 140

اذا تعهد المستأجر بشحن البضائع على السفينة ولم يبدأ عملية الشحن في الميعاد المتفق عليه كان للمؤجر اعتبار العقد مفسوخا بشرط اخطار المستأجر بذلك كتابة. واذا انتهى الميعاد المتفق عليه للشحن قبل انقضاء المهلة الاصلية التي يقضي بها العرف امتد الى نهاية هذه المهلة. وللمؤجر في الحالة المنصوص عليها في الفقرة السابقة طلب التعويض دون حاجة الى اعذار الا اذا اثبت المستأجر ان عدم تنفيذ الالتزام ناشئ عن قوة قاهرة.

المادة 141

للمؤجر حق حبس البضائع في ميناء الوصول لاستيفاء الاجرة مالم تقدم كفالة تقدرها المحكمة المختصة. وللمحكمة ان تأمر ببيع البضائع بما يعادل قيمة الاجرة طبقا للاجراءات المقررة في الرهن التجاري.

المادة 142

للمؤجر امتياز على البضائع المشحونة على السفينة. ويضمن هذا الامتياز دفع الاجرة وملحقاتها ويستمر هذا الامتياز لمدة خمسة عشر يوما بعد تسليم البضائع مالم تكن قد ترتب عليها حق عيني للغير حسن النية. ويبقى الامتياز قائما ولو اختلطت البضائع باخرى من نوعها.

المادة 143

تسقط بالتقادم جميع الحقوق الناشئة عن مشارطة ايجار السفينة مجهزة بمضي سنة. ويبدأ سريان هذه المدة فيما يتعلق بالدعاوى الخاصة بتسليم البضائع والمسؤولية الناشئة عن هلاكها او تلفها او تأخير وصولها من تاريخ التسليم او من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه. وفيما يتعلق بالالتزامات الاخرى يبدأ سريان المدة من تاريخ انتهاء الرحلة اذا كانت السفينة مؤجرة لرحلة واحدة. او من تاريخ انتهاء كل رحلة في حالة تأجير السفينة لعدة رحلات او من تاريخ انقضاء المشارطة اذا كانت السفينة مؤجرة لاجل معين وفي هذه الحالة الاخيرة تبدأ المدة من نهاية الرحلة الاخيرة اذا امتدت هذه الرحلة طبقا للمادة 139. واذا لم تبدأ الرحلة او بدأت ولم تمتد سرت المدة من يوم وقوع الحادث الذي جعل تنفيذ المشارطة او استمرار تنفيذها مستحيلا. وفي حالة افتراض هلاك السفينة تسري المدة من التاريخ الذي شطبت فيه من سجل السفن. وفي حالة استرداد ما دفع بغير حق تسري المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

الفصل الثالث

عقد النقل البحري

المادة 144

عقد النقل البحري عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة او مجهزها او مستأجرها بنقل بضائع في السفينة الى ميناء معين مقابل اجر.

المادة 145

يثبت عقد النقل البحري بوثيقة تسمى -سند الشحن- ويجب ان يكون سند الشحن مؤرخا وموقعا من الناقل او من ينوب عنه ويذكر في سند الشحن اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل اليه وموطن كل منهم وصفات البضائع وعلى الخصوص عدد الطرود او القطع او الكمية او الوزن على حسب الاحوال طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن وعلامات البضائع وحالتها وشكلها الظاهر وميناء القيام وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسيتها واسم الربان ومقدار اجرة النقل وكيفية حسابها ومكان اصدار السند وعدد النسخ التي حررت منه. ويجب ان تكون العلامات الموضوعة على البضائع كافية لتعيينها وان توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

المادة 146

يحرر سند الشحن من نسختين اصليتين تسلم احدهما الى الشاحن والاخرى الى الناقل. ويوقع الشاحن او من ينوب عنه النسخة الاصلية المحفوظة لدى الناقل ويذكر فيها انها غير قابلة للتداول. ويوقع الناقل او من ينوب عنه النسخة الاصلية المسلمة الى الشاحن وتعطى هذه النسخة لحائزها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها. ويقوم تحويل او تظهير الشاحن للنسخة المسلمة اليه او تسليمها للغير او تقديمها لاستلام البضائع مقام توقيعه على النسخة المسلمة للربان. ويجوز ان تحرر من النسخة الاصلية

المسلمة للشاحن عدة نسخ مماثلة، ويجب ان تكون كل نسخة منها مرقمة وموقعة من الربان او من ينوب عنه وان يذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام النسخ الاخرى ويترتب على استعمال احداها اعتبار النسخ الاخرى ملغاة بالنسبة الى الناقل.

المادة 147

يحرر سند الشحن باسم شخص معين او لامره او للحامل. ويجوز التنازل عن سند الشحن الاسمي باتباع الاجراءات المنصوص عليها في القانون المدني بشأن حوالة الحق. وعلى الناقل ان يسلم البضائع للمتنازل اليه الاخير. ويكون سند الشحن المحرر للامر قابلا للتداول بالتظهير. ويتداول سند الشحن المحرر للحامل بالتسليم. ويسري هذا الحكم على سند الشحن المحرر للامر والمظهر على بياض. وفي حالة تداول سند الشحن المحرر للامر يجوز الاتفاق على قصر الضمان على وجود البضائع وصحة عقد النقل وقت التظهير. كما يجوز الاتفاق على عدم تضامن الموقعين على السند. ومع ذلك يجوز النص في الشحن على حظر التنازل عنه او تداوله.

المادة 148

يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع قبل الشحن، وتقيد هذه البيانات في سند الشحن وللناقل او من ينوب عنه الامتناع عن قيد البيانات المتعلقة بعلامات البضائع او عددها او كميتها او وزنها اذا كانت لديه اسباب جدية للشك في صحتها او لم تكن لديه الوسائل العادية للتحقق منها. ويكون الشاحن مسؤولا قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضائع، ولا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل اي شخص آخر غير الشاحن الا اذا كان قد تحفظ في شأن هذه البيانات في سند الشحن.

المادة 149

اذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن او كان البيان المتعلق بها مخالفا للحقيقة جاز له اخراجها من السفينة

في محل الشحن او ابقاؤها فيها مع استيفاء اجرة تعادل اعلى اجرة تدفع لبضائع من نوعها في المحل المذكور وذلك مع عدم الاخلال بما قد يستحق من تعويض. واذا اكتشفت اثناء السفر جاز للربان ان يأمر برميها في البحر اذا كان من شأنها احداث اضرار للسفينة او للبضائع المشحونة فيها او اذا كان نقلها يستلزم دفع غرامات او اداء مصاريف تربو على قيمتها او اذا كان بيعها او تصديرها ممنوعا قانونا.

المادة 150

اذا شحنت في السفينة بضائع خطرة او قابلة للالتهاب او للانفجار جاز للناقل في كل وقت ان يخرجها من السفينة او ان يتلفها او يزيل خطورتها بدون اي تعويض اذا ثبت انه لم يكن يرضى بشحنها لو علم بنوعها او بطبيعتها. ويسأل الشاحن علاوة على ذلك عن الاضرار الناشئة عن وجود البضائع المذكورة في السفينة وعن مصاريف انزالها الى البر ولو لم يقع منه اي خطأ. اما اذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه واصبحت خطرا على السفينة او على شحنتها جاز له انزالها من السفينة او اتلافها او ازالة خطرها بدون اية مسؤولية عليه الا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العامة عند الاقتضاء.

المادة 151

يجوز للناقل ان يعطي الشاحن ايصالا باستلام البضائع قبل شحنها في السفينة ويستبدل بهذا الايصال بناء على طلب الشاحن سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة. ويكون للايصال الحجية المقررة لسند الشحن اذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في المادة 145 وكان مؤشرا عليه بكلمة (مشحون).

المادة 152

يعتبر سند الشحن حجة في اثبات ما ورد فيه من شروط وبيانات وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة الى الغير. ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن اثبات عكس ما ورد بسند الشحن. اما بالنسبة الى الغير فلا يجوز

للناقل اثبات عكس ما جاء به وانما يجوز ذلك للغير وذلك مع مراعاة حكم المادة 146.

المادة 153

اذا وقع اختلاف بين مشارطة ايجار السفينة وسند الشحن تسري في العلاقة بين المؤجر السفينة ومستأجرها الشروط الواردة في مشارطة الايجار، وتسري الشروط الواردة في سند الشحن في العلاقة بين مستأجر السفينة والشاحن ما لم يتفق على ترجيح شروط مشارطة الايجار.

المادة 154

على الربان تسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن. واذا تقدم عدة اشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون اول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الاخرى. واذا تسلم البضائع حامل حسن النية لاحدى نسخ سند الشحن القابل للتداول وجب تفضيله على حاملي النسخ الاخرى ولو كان تظهيرها اسبق تاريخا.

المادة 155

يجوز لكل من له حق في تسلم البضائع بمقتضى سند الشحن ان يطلب من الناقل اذنا بتسليم كميات معينة منا بشرط ان يكون مصرحا بذلك في سند الشحن. وتصدر اذون التسليم باسم شخص معين لامره او للحامل. ويجب ان تكون موقعة من الناقل وطالب الاذن. واذا كان سند الشحن قابلا للتداول وجب على الناقل ان يذكر فيه بيانا عن اذون التسليم التي اصدرها والبضائع المبينة بها. واذا وزعت الشحنة على اذون تسليم مختلفة وجب على الناقل او يسترد سند الشحن. ويعطي اذن التسليم حامله الشرعي الحق في تسلم البضائع المبينة بالاذن.

المادة 156

اذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع او رفض تسلمها جاز للربان او من يحل محله ان يطلب من المحكمة المختصة الاذن له بايداعها عند

امين تعينه المحكمة بمصاريف على حساب المرسل اليه وذلك مع عدم الاخلال بما يكون متفقا عليه في سند الشحن في هذا الشأن.

المادة 157

تسري على سند الشحن احكام المواد 122، 123، 124، 125، 126، 1 / 2، 127، 130، 131، 134، 135، 137، 138، 140، 141، 142، من هذا القانون.

المادة 158

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع او تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا كان عدم الصلاحية عائدا الى عدم بذل الناقل العناية المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر او في تجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة على وجه مرض او في اعداد العنابر وغرف التبريد وجميع الاقسام الاخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الاماكن صالحة لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها. وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك او التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الاثبات فيما يتعلق ببذل العناية المعقولة على عاتق الناقل او اي شخص اخر يتمسك بالاعفاء المنصوص عليه في المادة.

المادة 159

لا يسأل الناقل او السفينة عن هلاك البضائع او تلفها الناشئ عن :

أ- الافعال او الاهمال او الاخطاء التي تقع في الملاحة او في ادارة السفينة من الربان او البحارة او المرشدين او تابعي الناقل.

ب- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل او خطئه.

جـ- مخاطر البحر او المياه الملاحية الاخرى او اخطارها او حوادثها.

د- القوة القاهرة.

هـ- حوادث الحرب.

و- اعمال الاعداء العموميين.

ز- كل ايقاف او اكراه صادر من حكومة او سلطة او شعب او حجز قضائي.

ح- قيود الحجر الصحي.

ط- كل فعل او ترك من جانب الشاحن او مالك البضاعة او وكيله او ممثله.

ى- كل اضراب عن العمل او توقف عنه او اغلاق او اي عائق عارض اثناء العمل اذا كان من شأنه منع استمرار العمل جزئيا او كليا.

ك- الفتن والاضطرابات الاهلية.

ل- انقاذ او محاولة انقاذ الارواح او الاموال في البحر.

م- العجز في الحجم او الوزن او اي هلاك او تلف آخر ناتج عن عيب خفي او من طبيعة البضاعة الخاصة او عيب ذاتي فيها.

ن- عدم كفاية التغليف. س- عدم كفاية او عدم اتقان العلامات.

ع- العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.

ف- كل سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل او تابعيه او من ينوب عنه او اخطائهم. وعلى من يتمسك بهذا الدفع ان يثبت انه لا شأن لفعل هؤلاء الاشخاص او اخطائهم في احداث الهلاك او التلف.

المادة 160

لا يسأل الناقل او السفينة في اي حال من الاحوال، بسبب الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع او ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة دينار عن كل طرد او وحدة ما لم يكن الشاحن قد اعلن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ودون هذا البيان في سند الشحن، ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل اثبات عكسها. ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل او من ينوب عنه تعيين حد اقصى

لمسؤولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه في الفقرة السابقة بشرط الا يقل عنه. وفي جميع الاحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع اذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع او بقيمتها.

المادة 161

يعتبر باطلا كل شرط في سند الشحن او اي سند آخر مماثل عدا مشارطة ايجار السفينة، ويكون من شأنه اعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع او تلفها الناشئة عن الاهمال او الخطأ او التقصير في الالتزامات المنصوص عليها في هذا الفصل او يتضمن تخفيف هذه المسؤولية عن الحد المنصوص عليه في المادة السابقة. وكل شرط يتضمن التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع او اي شرط آخر مماثل لذلك يعتبر في حكم شروط الاعفاء من المسؤولية.

المادة 162

للناقل ان يتنازل عن كل او بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له وان يزيد من التزاماته المنصوص عليها في هذا الفصل وذلك بشرط ان يكون التنازل او زيادة الالتزامات قد ذكرت صراحة في سند الشحن المسلم للشاحن. ويجوز للناقل ان يدون في سند الشحن او اي سند آخر مماثل شروطا او تحفظات او اعفاءات تتعلق بالتزامات الناقل ومسؤوليته عن هلاك البضائع او تلفها او بالتزاماته بحفظها والعناية بها وذلك بالنسبة الى الفترة السابقة على الشحن او اللاحقة للتفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً. وكذلك يجوز النص في سند الشحن على اية شروط تتعلق بالخسارات البحرية متى كانت هذه الشروط لا تتعارض مع احكام الخسارات البحرية العامة.

المادة 163

يجوز الاتفاق في سند الشحن على مخالفة احكام المسؤولية الواردة في المواد السابقة فيما يتعلق بالملاحة الساحلية وكذلك في انواع الملاحة الاخرى اذا كانت طبيعة البضائع المطلوب نقلها او حالتها او ظروف شحنها او

الظروف الاستثنائية التي يجب ان يتم فيها النقل مما يبرر ابرام اتفاق خاص بشرط الا يصدر سند شحن وان يدون الشرط المتفق عليه في ايصال يصبح وثيقة غير قابلة للتداول وان يكون مؤشرا عليه بما يفيد ذلك.

المادة 164

في حالة هلاك البضائع او تلفها يجب على من يكون له الحق في استلامها ان يخطر الناقل او من ينوب عنه في ميناء التفريغ باخطار كتابي قبل او في وقت التفريغ بهلاك البضائع او تلفها وبماهية هذا الهلاك او التلف والا يفترض انها سلمت اليه بالحالة الموصوفة بها في سند الشحن ما لم يقم المستلم الدليل على العكس. اما اذا كان الهلاك او التلف غير ظاهر فيجب ان يحصل الاخطار الكتابي المذكور في مدى ثلاثة ايام من التسليم فاذا كان آخر يوم عطلة رسمية امتد الى اليوم التالي لها. ولا يترتب اي اثر على هذه الاخطارات المكتوبة اذا اجريت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها.

المادة 165

تسري احكام المسؤولية الواردة في هذا الفصل على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها. ولا تسري هذه الاحكام على النقل بمشارطة ايجار الا اذا صدر مع هذه المشارطة سند الشحن وذلك في الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل. كما لا تسري هذه الاحكام على نقل الحيوانات الحية او البضائع التي يذكر في سند الشحن انها مشحونة على سطح السفينة وتنقل فعلا بهذه الكيفية.

المادة 166

يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع الا اذا ثبت ان التأخير ناشئ عن احد الاسباب المذكورة في المادة 159.

المادة 167

للناقل ان يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من

مكان معين على مراحل متتابعة وفي هذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند الى انتهاء النقل ويكون ضامنا لافعال الناقلين اللاحقين الذين يتسلمون البضائع.

المادة 168

تنقضي في كل الاحوال جميع الحقوق الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنة من تاريخ تسليم البضائع او من التاريخ الذي كان يجب تسليمها فيه. وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من يوم نشوء الحق في الاسترداد.

الفصل الرابع

نقل الأشخاص

المادة 169

يثبت عقد نقل الاشخاص بتذكرة السفر او بأية وثيقة اخرى. وتشتمل تذكرة السفر على تاريخ اصدارها واسم السفينة ونوعها وميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول واجرة النقل وشروط الاقامة في السفينة. وتخول التذكرة المسافر الحق في نقل امتعته الشخصية بالقدر الذي يحدده الاتفاق او العرف.

المادة 170

اذا ذكر اسم المسافر في تذكرة السفر او في الوثيقة المثبة في العقد فلا يجوز له ان يتنازل عن حقه لغيره بدون رضا الناقل او من ينوب عنه

المادة 171

تشمل اجرة السفر نفقات طعام المسافر وعلاجه. ومع ذلك يجوز الاتفاق على ان يكون طعام المسافر وعلاجه على نفقته الخاصة، وفي هذه

الحالة يلتزم الربان بتقديم المؤن الضرورية والعلاج للمسافر اذا طلب منه ذلك مقابل ثمن مناسب.

المادة 172

على المسافر الذي لا يحمل تذكرة سفر ان يخطر الربان او من يقوم مقامه فورا والا التزم بان يدفع مثلي اجرة السفر الى الميناء الذي يقصده او الذي نزل فيه مع عدم الاخلال بالتعويضات التي يجوز للناقل المطالبة بها او العقوبات المقررة في هذا الشأن.

المادة 173

اذا لم يرغب المسافر في السفر، فانه يجوز له (قبل البدء في السفر) بوقت مناسب ان يطلب فسخ العقد. وفي هذه الحالة يلتزم بأن يدفع للناقل نصف اجرة لاسفر واذا لم يتمكن المسافر من السفر لسبب خارج عن ارادته يفسخ العقد وفي الحالة يستحق الناقل ربع اجرة السفر الا اذا كان سبب عدول المسافر عن السفر قيام حرب تصبح السفينة معها معرضة لخطر استيلاء العدو علهيها او غير ذلك من مخاطر الحرب.

المادة 174

تستحق اجرة السفر كاملة اذا لم يحضر المسافر الى السفينة في الوقت المناسب قبل ابحارها.

المادة 175

اذا منعت السفينة بسبب خارج عن ارادة الناقل جاز فسخ العقد بغير تعويض وفي هذه الحالة يلتزم الناقل برد اجرة السفر. واذا لم تبحر السفينة في اليوم المحدد للسفر بسبب فعل الناقل او من ينوب عنه او احد تابعيه جاز للمسافر ان يطلب فسخ العقد مع التعويض عند الاقتضاء.

المادة 176

يجوز للمسافر طلب فسخ العقد اذا الغى الرحلة او قطعها دون ان يعد سفينة اخرى تكون تابعة او لناقل آخر وتتوافر فيها جميع صفات السفينة

التي الغى سفرها للقيام بالرحلة او اتمامها. ويجوز للمسافر طلب فسخ العقد اذا ادخل الناقل على خط سير السفينة تعديلات من شأنها الاضرار بالمسافر. وفي جميع الاحوال يجوز للمسافر طلب التعويض. ومع ذلك لا يجوز ان يزيد التعويض على مثلي اجرة السفر اذا كان الغاء الرحلة او تغيير خط سير السفينة ناشئا عن سبب مقبول.

المادة 177

اذا قطعت الرحلة قوة قاهرة فلا تستحق اجرة السفر الا عن المسافة التي قطعتها السفينة فعلا. ومع ذلك تستحق الاجرة كاملة اذا استطاع الناقل في مدة معقولة اعداد سفينة اخرى تتوافر فيها جميع صفات السفينة الاولى لمتابعة الرحلة على نفقته وبشرط ان يدفع نفقات اقامة المسافر وغذائه اذا كانت هذه النفقات داخلة في اجرة السفر.

المادة 178

اذا اضطر الربان اثناء السفر الى اجراء اصلاحات في السفينة فللمسافر ان ينتظر اتمام هذه الاصلاحات او ان يترك السفينة بشرط ان يدفع الاجرة كاملة. وتكون اقامة المسافر وغذائه اثناء الانتظار على نفقة الناقل ما لم يعرض الربان على المسافر اتمام السفر على سفينة اخرى تتوافر فيها صفات السفينة الاولى.

المادة 179

اذا قطع المسافر الرحلة بسبب خارج عن ارادته استحقت عليه اجرة السفر الى المكان الذي ترك فيه السفينة. وتستحق الاجرة كاملة اذا كان انقطاع الرحلة ناشئا عن فعل المسافر.

المادة 180

يسأل الناقل عن الضرر الذي يلحق بالمسافر بسبب تأخر وصول السفينة الى الميناء المتفق عليه او عدم تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد الا اذا اثبت ان ذلك ناشئ عن سبب اجنبي عنه. ويسأل الناقل عن وفاة المسافر او اصابته بجرح اثناء السفر الا اذا اثبت الناقل ان الوفاة او الاصابة نشأت

بسبب اجنبي عنه. ويقع باطلا كل اتفاق على اعفاء الناقل من هذه المسؤولية او تحديدها مقدما بمبلغ جزافي.

المادة 181

يخضع نقل امتعة المسافر لجميع الاحكام الخاصة بنقل البضائع اذا حرر ايصال بشحنها. اما اذا بقيت الامتعة في حراسة المسافر ولم يحرر ايصال بشحنها فلا يكون الناقل مسؤولا عن هلاكها او تلفها ما لم يثبت المسافر ان الهلاك او التلف نشأ بفعل الناقل او احد تابعيه او من ينوب عنه. ويقع باطلا كل اتفاق على غير ذلك.

المادة 182

للناقل حق حبس امتعة المسافر الموجودة في السفينة وحق امتياز على ثمنها لضمان حقوقه المترتبة على عقد النقل.

المادة 183

تنقضي بمضي سنة الدعوى الناشئة عن عقد نقل المسافرين وامتعتهم التي لم يحرر بها ايصال. ومع ذلك اذا كانت الدعوى ناشئة عن فعل يعتبر جريمة فلا تنقضي الا بانقضاء الدعوى العمومية . ويبدأ سريان هذه المدة من يوم العقد او من يوم الفعل الذي نشأ عنه الحق.

المادة 184

تسري الاحكام الواردة بالمواد 180، 181، 183 على نقل الاشخاص في البحر بمقابل غير نقدي. اما في حالة النقل المجاني فلا يكون الناقل مسؤولا الا اذا اثبت المسافر ان الضرر ناشئ عن غش او خطأ جسيم من الناقل او من ينوب عنه او احد تابعيه.

الفصل الخامس

القطر والإرشاد

الفرع الأول

القطر

المادة 185

تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الاضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر ما لم تكن آلات السفينة المقطورة متوقفة عن الحركة فلا تضمن اية مسؤولية. وفي حالة مسؤولية السفينة المقطورة توزع المسؤولية وبين السفينة القاطرة تبعا لجسامة الخطأ الذي وقع من كل منهما.

المادة 186

تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الاضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة الا اذا ثبت ان الضرر نشأ عن قوة قاهرة او حادث فجائي او عيب ذاتي في السفينة المقطورة او خطأ من ربانها. اما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة الا اذا كانت سببا في احداث هذا الضرر.

الفرع الثاني

الإرشاد

المادة 187

الارشاد اجباري في موانئ الدولة التي يعينها القانون. وتسري فيما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الاصلية والاضافية التي تستحق عليه والعقوبات الجنائية القوانين والمراسيم والقرارات الخاصة بذلك.

الباب الرابع

الحوادث البحرية

الفصل الأول

التصادم

المادة 188

اذا وقع تصادم بين سفن بحرية تسوى التعويضات المستحقة عن الاضرار التي تلحق بالسفن والاشياء والاشخاص الموجودين على السفينة طبقا للاحكام الواردة في هذا الفصل. وتسري الاحكام المذكورة ولو لم يقع تصادم مادي على تعويض الاضرار التي تسببها سفينة لسفينة اخرى او للاشياء، او الاشخاص الموجودين على هذه السفينة اذا كانت هذه الاضرار ناشئة عن قيام السفينة بحركة او اهمال بحركة او عدم مراعاة اللوائح او القواعد التي تقررها الاتفاقيات الدولية او التشريع الوطني في شأن تنظيم السير في البحار.

المادة 189

اذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة او قام شك حول اسبابه او لم تعرف هذه الاسباب تحملت كل سفينة ما اصابها من ضرر، ويسري هذا الحكم ايضا اذا كانت السفن او احدها راسية وقت وقوع التصادم.

المادة 190

اذا نشأ التصادم عن خطأ احدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشئ عن التصادم.

المادة 191

اذا كان الخطأ مشتركا قدرت مسؤولية كل سفينة بنسبة جسامة الخطأ الذي وقع منها. ومع ذلك اذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذي وقع من كل سفينة او اذا تبين ان اخطاءها متعادلة وزعت المسؤولية بينها بالتساوى. وتسأل السفن بالنسب المذكورة في الفقرة السابقة وبدون تضامن بينها قبل الغير عن الاضرار التي تلحق بالسفن او البضائع او الامتعة او الاموال الاخرى الخاصة بالبحارة او المسافرين او اي شخص اخر موجود على السفينة. وتكون المسؤولية بالتضامن اذا كان الضرر ناشئا عن وفاة الاشخاص الموجودين عليها او اصابتهم ويكون للسفينة التي تدفع اكثر من حصتهم الرجوع على السفن الاخرى بالفرق كل بقدر حصته.

المادة 192

تترتب المسؤولية المقررة في هذا الفصل اذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجباريا.

المادة 193

لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التصادم.

المادة 194

يجب على ربان كل سفينة من السفن التي وقع بينها تصادم ان يبادر

الى مساعدة السفينة الاخرى وبحارتها والمسافرين عليها وذلك في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته وبحارتها والمسافرين عليها لخطر جدي، وعليه بقدر استطاعته ان يعلم السفينة الاخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة اليها. ولا يكون مالك السفينة او مجهزها مسؤولا لمجرد مخالفة الاحكام السابقة.

المادة 195

للمدعى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم امام احدى المحاكم الآتية :

أ- محكمة موطن المدعى عليه او المحكمة التي يقع في دائرتها مركز استثمار تابع له.

ب- محكمة ميناء تسجيل سفينة المدعى عليه.

جـ- محكمة المكان الذي يقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي احدثت الضرر او على سفينة اخرى مملوكة له اذا كان الحجز عليها جائزا او محكمة المكان الذي كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلا او ضمانا اخر.

د- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم اذا حدث في الموانئ او المرافئ او في البحر الاقليمي. واذا اختار المدعي احدى المحاكم السابق ذكرها فلا يجوز له رفع دعوى جديدة تستند الى الوقائع ذاتها امام محكمة اخرى الا اذا تنازل عن الدعوى الاولى. ويجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى امام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة الاولى او عرض النزاع على التحكيم. ويجوز للمدعى عليه تقديم طلباته المقابلة الناشئة عن التصادم ذاته امام المحكمة التي تنظر الدعوى الاصلية. واذا تعدد المدعون واقام احدهم الدعوى اما احدى المحاكم المختصة جاز للاخرين رفع الدعاوى الموجهة الى الخصم ذاته والناشئة عن نفس التصادم امام هذه المحكمة.

المادة 196

تنقضي دعاوى التعويض الناشئة عن التصادم بمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث. ومع ذلك ينقضي حق الرجوع المشار اليه في المادة 191 بمضي

سنة من تاريخ الوفاء. ولا تسري المدة المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين اذا تعذر حجز السفينة المدعى عليها في البحر الاقليمي للدولة. ولا يفيد من هذه الميزة الا الاشخاص الذين يتمتعون بجنسية الدولة والذين لهم موطن فيها.

المادة 197

لا تسري احكام هذا الفصل على السفن الحربية او سفن الدولة المخصصة لاغراض غير تجارية.

الفصل الثاني

المساعدة والإنقاذ

المادة 198

تسري احكام هذا الفصل على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر والاشخاص الموجودين عليها والاشياء التي تنقلها واجور النقل.

المادة 199

كل عمل من اعمال المساعدة او الانقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة اذا ادى الى نتيجة نافعة، ولا تستحق اية مكافأة اذا لم ينتج عن تقديم المساعدة او الانقاذ اية منفعة. وفي جميع الاحوال لا يجوز ان تجاوز المكافأة قيمة الاشياء التي انقذت. وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة او الانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد.

المادة 200

لا يستحق الاشخاص الذين ساهموا في اعمال المساعدة او الانقاذ اية مكافأة اذا كانت السفينة المغاثة قد منعتهم من معونتها صراحة ولسبب

مقعول.

المادة 201

في حالة القطر او الارشاد لا تستحق اية مكافأة للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن مساعدة او انقاذ السفينة التي تقطرها او ترشدها او البضائع الموجودة عليها الا اذا قامت السفينة القاطرة او سفينة الارشاد بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر او الارشاد.

المادة 202

يحدد الطرفان مقدار المكافأة والا فتحدده المحكمة، وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات المساعدة او الانقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها. واذا كانت السفينة التي قامت بعملية المساعدة او الانقاذ اجنبية الجنسية فيتم التوزيع بين مالكها وربانها والاشخاص الذين في خدمتها وفقا لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

المادة 203

تستحق عن انقاذ الاشخاص مكافأة تحددها المحكمة، ويجوز لها ان تعفي الشخص الذي انقذ من اداء اية مكافأة اذا كانت حالته المالية تبرر ذلك. ويستحق الاشخاص الذين انقذوا الارواح البشرية نصيبا عادلا في المكافأة التي تقدر لمن قاموا بانقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته. ولا يجوز الجمع بين نصيب المنقذ من هذه الحصة والمكافأة المشار اليها في الفقرة السابقة.

المادة 204

يجوز للمحكمة بناء على طلب احد الطرفين ابطال او تعديل كل اتفاق على مساعدة او انقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره اذا وجدت ان شروط الاتفاق غير عادلة. وفي جميع الاحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوي الشأن ابطال او تعديل الاتفاق المذكور اذا تبين ان رضا احد الطرفين شابه تدليس او ان المكافأة مبالغ فيها زيادة او نقصا بحيث لا تتناسب والخدمات

التي اديت.

المادة 205

تراعى المحكمة في تحديد المكافأة تبعا للظروف الاساسين التاليين حسب ترتيب ذكرها:

أولاً: مقدار الفائدة التي نتجت عن المساعدة او الانقاذ وجهود من قاموا بالمساعدة او الانقاذ والخطر الذي تعرضت له السفينة التي قدمت لها المساعدة او المسافرين عليها وبحارتها والبضائع المشحونة فيها والخطر الذي تعرض له من قاموا بالمساعدة او الانقاذ والسفينة التي قامت بالمساعدة او الانقاذ والوقت الذي استغرقته هذه العمليات والمصاريف والاضرار التي نتجت عنها ومخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها من قاموا بالمساعدة والانقاذ وقيمة الادوات التي استعملوها مع مراعاة تخصيص السفينة للمساعدة والانقاذ عند الاقتضاء.

ثانياً: قيمة الاشياء التي انقذت.

المادة 206

تراعى المحكمة الاساسين المذكورين في المادة السابقة عند توزيع المكافأة بين المنقذين اذا تعددوا . ويجوز للمحكمة ان تقضي بتخفيض المكافأة او الغائها اذا تبين ان من قاموا بالمساعدة او الانقاذ قد ارتكبوا اخطاء جعلت المساعدة او الانقاذ لازما او اذا ارتكبوا سرقات او اخفوا اشياء مسروقة او وقع منهم غير ذلك من اعمال الغش.

المادة 207

يجب على كل ربان في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته او بحارتها او المسافرين عليها لخطر جدي ان يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الاعداء. ويقع هذا الالتزام على قائد اية طائرة اذا لم يكن من شأن المساعدة التي يقدمها تعريض طائرته او ملاحيها او المسافرين عليها لخطر جدي. ويعاقب ربان السفينة او قائد الطائرة الذي لا يقدم المساعدة المذكورة في الفقرتين السابقتين بالحبس مدة

لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن مائة دينار ولا تزيد على خمسمائة دينار او باحدى هاتين العقوبتين. ولا يسأل المالك او المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب هذه الجريمة.

المادة 208

تنقضي دعاوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والانقاذ بمضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه الاعمال. ولا تسري هذه المدة اذا تعذر حجز السفينة التي قدمت لها المساعدة في البحر الاقليمي للدولة، ولا يفيد من هذه الميزة الا الاشخاص الذين يتمتعون بجنسية الدولة او الذين لهم موطن فيها.

المادة 209

لا تسري احكام هذا الفصل على السفن الحربية او سفن الدولة المخصصة لاغراض غير تجارية.

الفصل الثالث

الخسارات البحرية العامة

المادة 210

تسري على الخسارات البحرية العامة الاحكام التي يتفق عليها ذوو الشأن كلهم فاذا لم يوجد اتفاق فتطبق الاحكام المقررة في هذا الفصل والمبادئ المقررة في العرف البحري وبخاصة قواعد يورك وانتورب.

المادة 211

تعتبر خسارة عامة كل تضحية او مصاريف غير اعتيادية بذلت او انفقت عن قصد ومن اجل السلامة العامة لاتقاء خطر يهدد او يعتقد الربان لاسباب معقولة انه يهدد السفينة او شحنتها ويدخل في الخسارات العامة بوجه خاص ما يأتي:

أ- رمي البضائع في البحر والاضرار التي تصيب السفينة او الشحنة بسبب ذلك.

ب- جنوح السفينة من اجل السلامة العامة وتقوية الاشرعة وزيادة البخار او القوة المحركة بقصد اعادة تعويمها والاضرار التي تصيب السفينة او الشحنة بسبب ذلك.

جـ- الاضرار التي تلحق بالسفينة والشحنة او باحدهما بسبب الماء او جنوح السفينة او خرقها لاطفاء نار شبت فيها، ومع ذلك لا تدخل في الخسارات العامة اضرار الحريق التي تلحق بجزء من السفينة او بالبضائع المشحونة صبا او ببعض الطرود.

د- النفقات التي تصرف في حالة الجنوح القهري لتخفيف حمولة السفينة واستئجار المواعين لهذا الغرض واعادة شحن البضائع على السفينة.

هـ- الاشياء والمؤن التي تقتضي السلامة العامة استعمالها كوقود اذا كانت السفينة قد زودت بالوقود الكافي.

و- نفقات التجاء السفينة لاجل السلامة العامة الى ميناء او مرسى بسبب ظروف غير اعتيادية ونفقات استئناف سفرها بحمولتها الاولى او بجزء منها ونفقات توجيهها لاصلاحها في ميناء غير الميناء الذي ترسو فيه.

ز- مصاريف تفريغ البضائع او الوقود او المؤن اذا كان ذلك ضروريا لاصلاح ضرر لحق بالسفينة ولا تستطيع متابعة السفر دون اصلاحه وما يتبع من نفقات اعادة شحن البضائع ورصها وتخزينها والتأمين عليها والاضرار التي تلحق الشحنة والوقود والمؤن اثناء القيام بهذه العمليات.

ح- نفقات الاصلاحات المؤقتة للسفينة.

ط- اجور الربان والبحارة وقيمة الوقود والمؤن التي استهلكت اثناء امتداد السفر بسبب التجاء السفينة الى ميناء او مرسى لتحتمي فيه او لتجري فيه اصلاحات تعتبر من الخسارات العامة وذلك خلال المدة المعقولة لتصبح السفينة صالحة لمتابعة السفر.

ى- ضياع اجرة السفينة بعد استنزال نفقات تحصيلها اذا كان هذا الضياع بسبب خسارة عامة ما لم يكن متفقا على استحقاق الاجرة في جميع الاحوال. ك- نفقات مساعدة السفينة وانقاذها وقطرها.

ل- مصاريف تسوية الخسارات العامة.

المادة 212

على من يدعي ان الضرر الذي اصابه مما يدخل في الخسارات العامة اثبات ذلك والا اعتبرت الخسارة خاصة.

المادة 213

تعتبر الخسارة عامة وان كان الحادث الذي ادى الى الخسارة قد نشأ عن خطأ احد المشتركين في الرحلة وذلك بغير اخلال بحق ذوي الشأن في الرجوع على من صدر منه الخطأ. ولا يجوز لمن صدر منه الخطأ ان يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة عامة. ومع ذلك اذا كان الخطر ناشئا عن خطأ صادر من الربان ومتعلق بالملاحة جاز لمجهز السفينة ان يطالب باعتبار الضرر الذي اصابه خسارة عامة.

المادة 214

لا تدخل في الخسارات العامة الا الاضرار والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة العامة. اما الاضرار والمصاريف غير المباشرة الناشئة عن التأخير او تعطيل السفينة او فرق اسعار البضائع او غير ذلك فلا تدخل في الخسارات العامة.

المادة 215

تعتبر خسارة عامة المصاريف التي انفقت بدلا من مصاريف اخرى كانت تدخل في الخسارة العامة لو انها كانت قد انفقت بشرط الا تجاوز المصاريف التي لم تنفق.

المادة 216

البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعرف البحري تساهم في الخسارة العامة اذا انقذت. اما اذا رميت في البحر او تلفت جاز لصاحبها ان يطالب باعتبارها خسارة عامة اذا اثبت انه لم يوافق على طريقة شحنها. ولا يسري هذا الحكم على الملاحة الساحلية بين موانئ الدولة.

المادة 217

لا يدخل في الخسارات العامة الهلاك او الضرر الذي يلحق بالبضائع المشحونة على السفينة بغير علم الربان او التي قدم عنها عمدا بيان غير صحيح. واذا قدم بيان عن قيمة البضائع بأقل من قيمتها الحقيقية فلا تقبل في الخسارات العامة الا على اساس القيمة التي وردت في البيان. ومع ذلك اذا انقذت البضائع التي شحنت بغير علم الربان او التي قدم بيان غير صحيح عن قيمتها فانها تساهم في الخسارات العامة على اساس قيمتها الحقيقية.

المادة 218

تتألف من الحقوق والالتزامات الناشئة عن الخسارات العامة مجموعتان مجموعة دائنة ومجموعة مدينة.

المادة 219

تدرج في المجموعة الدائنة النفقات والاضرار التي تعتبر من الخسارات العامة مقدرة كما يلي :

1- يحدد الضرر الذي يصيب السفينة بالنفقات المعقولة التي تصرف في الاصلاح وتغيير القطع التالفة وذلك بعد خصم فرق التجديد وفقا للعرف والثمن المتحصل من بيع القطع التالفة. وفي حالة عدم اجراء اصلاح او تغيير تحدد القيمة بطريقة تقديرية. واذا هلكت السفينة كليا او هلاكا في حكم الكلي فالمبلغ الذي يدخل في الخسارات العامة يحدد على اساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث مباشرة بعد خصم القيمة التقديرية للاصلاحات التي

ليس لها صفة الخسارة العامة والثمن المحصل من بيع الحطام ان وجد.

2- يحدد الضرر الذي يصيب البضائع في حالة الهلاك على اساس قيمتها، وفي حالة التلف يحدد الضرر بالفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة في اخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين اصلا لوصولها او في يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت في غير الميناء المذكور، واذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذي يدخل في الخسارات العامة على اساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في اخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين اصلا لوصولها او في يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت الرحلة في غير الميناء المذكور.

المادة 220

تضاف الى المجموعة الدائنة عمولة قدرها 2% من النفقات التي تدخل في الخسارات العامة مع استبعاد اجور ونفقات الربان والبحارة والوقود والمؤن التي لم يحل غيرها محلها اثناء السفر. واذا لم يدفع احد ذوي الشأن المبالغ المطلوبة منه للمساهمة في الخسارات العامة فان النفقات التي تصرف للحصول على هذه المبالغ او ما يعادلها تدخل في الخسارات العامة.

المادة 221

تدرج في المجموعة المدينة القيمة الصافية الفعلية لجميع الاموال المشتركة في الرحلة البحرية عند نهاية هذه الرحلة مضافا اليها قيمة الاموال التي تعتبر من الخسارات العامة. ويخصم من اجرة السفينة واجرة نقل المسافرين نفقات البحارة واجورهم التي لم تكن لتصرف للحصول على الاجرة ولم تكن لتعتبر من الخسارة العامة لو هلكت السفينة والشحنة كليا عند وقوع الحادث الذي ادى الى الخسارة العامة. وكذلك تخصم من الاموال المذكورة النفقات المتعلقة بها واللاحقة للحادث الذي ادى الى الخسارة العامة وذلك في الحالة التي لا تعتبر فيها هذه النفقات خسارة عامة.

المادة 222

لا تساهم في الخسارة العامة امتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها سند شحن. ومع ذلك اذا اهلكت هذه الامتعة او اتلفت فانها تساهم في الخسارة العامة بقيمتها التقديرية.

المادة 223

تحسب فائدة قدرها 5% سنويا على مجموع المبالغ التي تدخل في الخسارات العامة. وتسري هذه الفائدة حتى تاريخ التسوية النهائية مع مراعاة ما قد يدفع لذوي الحق من مبالغ قبل اجراء هذه التسوية.

المادة 224

اذا قدم اصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان مساهمتهم في الخسارات العامة وجب ايداعها فورا في حساب مشترك يفتح باسم كل من نائب عن المجهز ونائب عن اصحاب البضائع في احد المصارف التي يتفق عليها الطرفان. وتحتفظ هذه المبالغ وما يضاف اليها من فوائد لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن في الخسارات العامة. ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ او ردها الى من دفعها الا باذن كتابي من خبير التسوية وذلك مع عدم الاخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية. وفي حالة الخلاف تعين المحكمة المختصة نائبا عن اصحاب البضائع كما يعتين المصرف الذي تودع فيه هذه الاموال.

المادة 225

توزع الخسارات العامة بين جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية.

المادة 226

يقوم بتسوية الخسارات العامة خبير او اكثر تعينه المحكمة المختصة اذا لم يتفق جميع ذوي الشأن على تعيينه ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في اداء مهمتهم.

المادة 227

يجوز لكل ذي شأن ان يبرئ ذمته من المساهمة في الخسارات العامة وذلك بترك امواله التي تدخل في المجموعة المدينة قبل تسلمها.

المادة 228

اذا لم يرض جميع ذوي الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة المختصة بناء على طلب احدهم للفصل فيها.

المادة 229

يجوز للربان الامتناع عن تسليم البضائع التي يجب ان تساهم في الخسارات العامة الا اذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبها في هذه الخسارات. واذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الامر على رئيس المحكمة المختصة لتعيين خبير لاجراء تقدير مؤقت للمساهمة في الخسارات المذكورة ويحدد الضمان وفقا لهذا التقدير. ولرئيس المحكمة المختصة ان يأمر ببيع البضائع كلها او بعضها للحصول على هذا الضمان. وتتبع في البيع الاحكام المقررة للتنفيذ ببيع الاشياء المرهونة رهنا تجاريا.

المادة 230

تعتبر الديون الناشئة عن الخسارات العامة ممتازة. ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي انقذت او الثمن المتحصل من بيعها. اما بالنسبة الى المبالغ المستحقة لاصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي انقذت واجرتها وتوابعها، وتسري على هذا الامتياز احكام حقوق الامتياز البحرية. وتستوفى مصاريف تسوية الخسارات العامة بالاولوية على ما عداها من الديون.

المادة 231

لا تضامن بين الملتزمين بالمساهمة في الخسارات العامة. ومع ذلك اذا عجز احدهم عن دفع كل نصيبه في هذه الخسارات وزع نصيبه او الباقي منه بنسبة ما يستحقه كل منهم في الخسارات العامة.

المادة 232

لا يقبل طلب الاشتراك في تسوية الخسارات العامة عن الاضرار التي لحقت بالبضائع الا اذا اخطر الربان كتابة بالطلب خلال ثلاثين يوما من تسلم البضائع. واذا كان الطلب متعلقا بالاضرار التي لحقت بالسفينة وجب اخطار اصحاب البضائع به في الميعاد المذكور من يوم انتهاء الرحلة.

المادة 233

تتقادم دعوى المساهمة في الخسارات البحرية بمضي سنتين من يوم وصول السفينة الى الميناء الذي كان معينا لوصلها او الى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية. وينقطع التقادم بالاضافة الى الاسباب المقررة في القانون المدني بتعيين خبير التسوية وفي هذه الحالة يسري تقادم جديد بالمدة نفسها من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات العامة او من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية.

الباب الخامس

التأمين البحري

المادة 234

تسري احكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه اتقاء الاخطار المتعلقة برحلة بحرية. ويجوز الاتفاق على مخالفة هذه الاحكام الا اذا كانت ذات صفة الزامية.

الفصل الرابع

أحكام عامة

الفرع الأول

عقد التأمين

المادة 235

لا يجوز اثبات عقد التأمين الا بالكتابة. ويجوز ان تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية او عرفية. وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب اثباته بالكتابة ايضا، ومع ذلك تكون الوثيقة المؤقتة التي يعطيها المؤمن ملزمة للطرفين.

المادة 236

تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له او لامره او للحامل، ويجوز اجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين. ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض. وللمؤمن ان يحتج في مواجهته بكل الدفوع التي يجوز له توجيهها الى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لافراد او للحامل.

المادة 237

يجب ان تشتمل وثيقة التأمين على تاريخ عقد التأمين مبينا باليوم والساعة ومكان العقد واسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه وصفته اذا كان يتعاقد لحساب الغير والاموال المؤمن عليها والاخطار التي يشملها التأمين والمستثناة منه وزمانها ومكانها ومبلغ التأمين وقسطه. ويجب ان يوقع المؤمن او من يمثله وثيقة التأمين.

المادة 238

يجوز التأمين على جميع الاموال التي تكون معرضة لاخطار وهي في

البحر، ولا يجوز ان يكون طرفا في عقد التأمين او مستفيدا منه الا من كانت له مصلحة مباشرة او غير مباشرة في عدم حصول الخطر.

المادة 239

يجوز للمؤمن اعادة التأمين على الاموال المؤمن عليها.

المادة 240

اذا كان الخطر مؤمنا عليه في عقد واحد من قبل مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

المادة 241

لا يترتب على التأمين اي اثر اذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين او من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون ان يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان، ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالاشتراك الا بالنسبة الى الشحنة الاولى.

المادة 242

يسأل المؤمن عن الاضرار التي تلحق بالاشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة او غرق او جنوح او تصادم او رمي في البحر او حريق او انفجار او سرقة وعلى وجه العموم بسبب جميع الطوارئ والحوادث البحرية. ويكون المؤمن مسؤولا عن مساهمة الاموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية العامة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين. وكذلك يكون المؤمن مسؤولا عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الاموال المؤمن عليها من ضرر مادي او الحد من هذا الضرر.

المادة 243

يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة او البضائع المؤمن عليها بفعل او خطأ المؤمن له او تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن ان سبب هذه الاضرار ناشئ عن اهمال المؤمن له في بذل العناية المعقولة اللازمة

للمحافظة على سلامة السفينة او البضائع. وكذلك يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة او البضائع المؤمن عليها بفعل او خطأ الربان او البحارة ايا كان نوع الخطأ او جسامته.

المادة 244

يبقى المؤمن مسؤولا عن الاخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار الى تغيير الطريق او الرحلة او السفينة التي تقوم بنقل البضائع او اي تغيير آخر يقرره الربان بدون تدخل من المجهز او المؤمن له او يقصد به مساعدة سفينة او مركب في خطر او انقاذ ما عليها من اشخاص واموال. اما اذا لم يكن تغيير الرحلة او الطريق اضطراريا بقى المؤمن مسؤولا عن الحوادث التي يثبت انها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه.

المادة 245

لا يشمل التأمين اخطار الحرب الخارجية او الاهلية والاضطرابات والثورات والاضراب والاغلاق واعمال التخريب والارهاب والاضرار التي تحدثها الاشياء المؤمن عليها في الاموال الاخرى او الاشخاص ما لم يتفق على خلاف ذلك.

المادة 246

اذا انفق على تأمين اخطار الحرب، شمل هذا التأمين الاضرار التي تلحق بالاشياء المؤمن عليها بسبب الاعمال العدائية والانتقامية والاسر والاستيلاء والايقاف والاكراه اذا وقعت بفعل الحكومات والسلطات سواء اكان معترفا بها ام غير معترف بها او بسبب انفجار الالغام ومعدات الحرب الاخرى ولو لم تكن الحرب قد اعلنت او كانت قد انتهت.

المادة 247

لا يسأل المؤمن عما يلي :

أ- الاضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه او عدم كفاية تغليفه او حزمه ومع ذلك يكون المؤمن مسؤولا عن الضرر الناشئ

عن عيب خفي في السفينة.

ب- النقص العادي الذي يطرأ على البضاعة اثناء الطريق.

جـ- الاضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرات والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار واعمال التهريب وممارسة تجارة غير مشروعة.

د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المعطاة لرفع الحجز.

هـ- الاضرار التي لا تعتبر ضررا ماديا يلحق مباشرة بالاشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الاسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

المادة 248

يلتزم المؤن له بان يدفع قسط التأمين والرسوم والمصاريف في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة او البضائع وان يعطي بيانا صحيحا عند اجراء العقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الاخطار التي يجري التأمين عليها وان يطلعه اثناء سريان العقد على ما يطرأ من زيادة على هذه الاخطار في حدود علمه بها.

المادة 249

يجوز الاتفاق على اعفاء المؤمن من تعويض الضرر في الحدود التي يعينها العقد ويخفض الاعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملا اذا جاوز الضرر حد الاعفاء. وفي جميع الاحوال يحسب الاعفاء بعد استنزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه اثناء الطريق.

المادة 250

اذا تخلف المؤمن له عن دفع قسط التأمين جاز للمؤمن ان يوقف التأمين او ان يلغي العقد. ولا ينتج الايقاف او الالغاء اثره الا بعد انقضاء

خمسة عشر يوما على التنبيه على المؤمن له بالوفاء ويجوز ان يحصل التنبيه بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول او ببرقية. ولا يحول التنبيه بايقاف التأمين دون عمل تنبيه آخر بالغاء العقد ما دام المؤمن له متخلفا عن دفع قسط التأمين والمصاريف. ويعود عقد التأمين الى انتاج اثاره في المستقبل بعد انقضاء اربع وعشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف. ويترتب على الغاء العقد الزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الاخطار السارية وذلك دون اخلال بما يستحق من تعويضات. ولا يسري اثر الايقاف او الالغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت اليه وثيقة التأمين قبل وقوع اي حادث وقبل التنبيه بالايقاف او الالغاء. ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث ان يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

المادة 251

اذا افلس المؤمن له او اعسر ولم يكن قد دفع القسط المستحق عليه بعد اعذاره جاز للمؤمن الغاء العقد، ولا يسري هذا الالغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت اليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع اي حادث وقبل التبليغ بالالغاء، ويثبت هذا الحق للمؤمن له في حالة افلاس المؤمن. وفي جميع الاحوال يلتزم المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الاخطار السارية.

المادة 252

يبطل التأمين اذا قدم المؤمن له ولو بغير نية التدليس بيانات غير مطابقة للحقيقة من شأنها جعل المؤمن يقدر الخطر بأقل من حقيقته. وكذلك يبطل التأمين اذا سكت المؤمن له بسوء قصد عن تقديم البيانات المتعلقة وكان من شأن ذلك ان قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته. ويقع البطلان ولو لم يكن للبيان الصحيح او للسكوت اية صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه. ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملا اذا ثبت سوء القصد من جانب المؤمن له ونصف القسط فقط اذا انتفى سوء القصد.

المادة 253

على المؤمن له ان يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ اثناء سريان العقد

ويكون من شأنها زيادة الاخطار التي يتحملها المؤمن وذلك خلال ثلاثة ايام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد ايام العطلة الرسمية فاذا لم يقع الاخطار في الميعاد جاز للمؤمن الغاء العقد. واذا وقع في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين ان زيادة الاخطار لم تكن ناشئة من فعل المؤمن له بقى التأمين ساريا مقابل قسط اضافي. اما اذا كانت زيادة الاخطار ناشئة من فعل المؤمن له جاز للمؤمن اما الغاء العقد مباشرة مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين واما ابقاء العقد مع المطالبة بقسط اضافي مقابل زيادة الاخطار.

المادة 254

يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الاشياء المؤمن عليها او بعد وصولها اذا ثبت ان نبأ الهلاك او الوصول قد بلغ الى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار امره باجراء التأمين او الى مكان توقيع العقد قبل ان يوقعه المؤمن. واذا كان التأمين معقودا على شرط الانباء السارة او السيئة فلا يبطل الا اذا ثبت ان المؤمن له كان يعلم علما شخصيا بهلاك الشيء المؤمن عليه او كان المؤمن يعلم بوصول الشيء. وكذلك يبطل التأمين اذا علم المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه بعد اصدار امره باجراء التأمين ولم يبادر بأسرع الوسائل الممكنة الى الغاء هذا الامر قبل التوقيع على العقد. وفي جميع الاحوال يدفع الطرف الذي يثبت سوء نيته للطرف الاخر تعويضا يعادل ضعف القسط المتفق عليه.

المادة 255

يجوز للمؤمن طلب ابطال العقد اذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الاشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له. وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملا من حق المؤمن. فاذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحا بقدر قيمة الاشياء المؤمن عليها ويكون للمؤمن الحق في نصف القسط عن القدر الزائد. اما اذا كان مبلغ التأمين اقل من القيمة الحقيقية للاشياء المؤمن عليها تحمل المؤمن جزءا من الضرر بنسبة هذا الفرق.

المادة 256

فيما عدا حالة الغش اذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء اكانت مبرمة في تاريخ واحد ام في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر على المؤمنين المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه. ويجب على المؤمن له اذا طلب تسوية الضرر الذي لحق به ان يصرح بوجود التأمينات الاخرى التي يعلم بها والا كان طلبه غير مقبول. ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به. واذا كان احدهم معسرا وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين. وفي حالة ثبوت الغش من جانب المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للابطال بناء على طلب المؤمن. وفي جميع الاحوال يكون قسط التأمين باكمله من حق المؤمن حسن النية.

المادة 257

يجب على المؤمن له ان يقوم بكافة التدابير التحفظية وان يبذل العناية المعقولة للمحافظة على البضائع المؤمن عليها وانفاذها وان يقوم بجميع الاجراءات اللازمة للمحافظة على حق الرجوع قبل الغير المسؤول، ويجوز للمؤمن القيام بهذه التدابير والاجراءات ولا يترتب على قيام المؤمن او المؤمن له بهذه التدابير والاجراءات اي اثر في الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين. ويسأل المؤمن له بقدر الضرر الذي يصيب المؤمن عن اهماله واهمال تابعيه وخلفائه في القيام بالالتزامات المذكورة في الفقرة السابقة وعن كل عمل في حدود القانون يكون من شأنه اعاقة المؤمن عن استعمال حقه في دعوى الرجوع.

المادة 258

الفرع الثاني : تسوية الاضرار تسوى الاضرار بطريق التعويض الا اذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه في الاحوال التي يجيز له الاتفاق او

القانون اتباع هذه الطريقة.

المادة 259

لا يجوز ان يكون الترك جزئيا او معلقا على شرط ويترتب عليه انتقال ملكية الاشياء المؤمن عليها الى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله. ويحدث انتقال الملكية اثره بين الطرفين من يوم وقوع الحادث.

المادة 260

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته في الترك ان يصرح بجميع عقود التأمين التي اجراها او التي يعلم بوجودها. واذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة سقط حقه في الافادة من التأمين.

المادة 261

يجب على المؤمن له اثبات بدء سريان الخطر. ويفترض وقوع الضرر في الزمان والمكان المذكورين في عقد التأمين الا اذا اثبت المؤمن خلاف ذلك. واذا اراد المؤمن ابراء ذمته وجب عليه ان يثبت ان الضرر لا يدخل ضمن الاخطار التي يشملها التأمين. ومع ذلك اذا كان التأمين لا يشمل الا بعض الاخطار وجب على المؤمن له ان يثبت ان الحادث ناشئ عن احد هذه الاخطار، واذا استعمل المؤمن له حقه في الترك وجب عليه ان يثبت ايضا ان الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اختيار طريقة الترك.

المادة 262

لا يلزم المؤمن باصلاح او استبدال الاشياء المؤمن عليها.

المادة 263

على المؤمن ان يدفع حصة الاشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات العامة سواء اكانت تسوية هذه الخسارات مؤقتة او نهائية وذلك بنسبة قيمة الاشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن ان وجدت.

المادة 264

لا تجوز اقامة الدعوى على المؤمن للمطالبة بالتعويض قبل انقضاء ثلاثين يوما على التقدم اليه بطلب الوفاء مرفقا بالمستندات المؤيدة له وبوثيقة الترك عند الاقتضاء. ويعتبر المؤمن في حالة اعذار بانقضاء الميعاد المذكور. واذا لم تتم التسوية خلال هذا الميعاد وجب على المؤمن رد المستندات التي تسلمها.

المادة 265

تنتقل الى المؤمن جميع الحقوق التي نشأت بمناسبة الاضرار المشمولة بالتأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه ومنذ اليوم الذي تم فيه هذا الدفع.

المادة 266

تنقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين، وتسري هذه المدة كما يلي :

أ- من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

ب- من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالسفينة.

جـ- من تاريخ وصول السفينة او من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالبضائع، اما اذا كان الحادث لاحقا لاحد هذين التاريخين فيسري التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

د- من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الاضرار بطريقة الترك، وفي حالة تحديد مهلة في العقد لاقامة دعوى الترك يسري التقادم من تاريخ انقضاء هذه المهلة.

هـ- من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المساهمة في الخسارات العامة او بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة او

الانقاذ.

و- من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له او من يوم قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

المادة 267

تنقضي بمضي سنتين كذلك دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد.

المادة 268

ينقطع التقادم المذكور في المادتين السابقتين بكتاب مسجل او بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة وذلك بالاضافة الى الاسباب الاخرى المقررة في القانون.

الفصل الثاني

أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين

الفرع الأول

التأمين على السفينة

المادة 269

يعقد التأمين عل السفينة لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة او لمدة محددة. ويجوز ان يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة في احد الموانئ او المراسي او الاحواض الجافة او اي مكان اخر. ويجوز ايضا التأمين على السفينة وهي في مرحلة البناء.

المادة 270

يسري ضمان المؤمن في حالة التأمين بالرحلة من تاريخ البدء في شحن البضائع الى تاريخ الانتهاء من تفريغها دون ان تجاوز مدة سريان التأمين على اية حال خمسة عشر يوما من وقت وصول السفينة الى المكان المقصود او الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضائع في هذا المكان لرحلة جديدة. واذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت اقلاعها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المعين في وثيقة التأمين. واذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التامين لانتهاء الرحلة الاخيرة هو مكان انتهاء عقد التأمين.

المادة 271

اذا كان التأمين لمدة محددة فان ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد. ومع ذلك اذا كانت السفينة في الوقت المحدد لبدأ سريان التأمين محلا لترميم مترتب على ضرر يشمله التأمين او كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف يضمنه المؤمن فلا يسري التأمين الا من وقت انتهاء الترميم او الرحلة. وفي هذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يكن العقد خلالها ساريا. اما اذا انتهى التأمين وكانت السفينة محلا لترميم او كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف وكان الترميم او التلف مما يشمله امتد سريان العقد الى انتهاء الترميم او الرحلة. وفي هذه الحالة يزاد قسط التأمين بنسبة المدة الاضافية.

المادة 272

تكون السفينة مشمولة بالتأمين دون انقطاع في اي مكان توجد فيه وذلك اثناء سريان العقد وبالنسبة الى نوع الملاحة المذكورة فيه.

المادة 273

لا يسأل المؤمن عن الاضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة الا اذا كان العيب خفياً، كما لا يسأل المؤمن عن الاضرار الناشئة عما يصدر من الربان من افعال متعمدة.

المادة 274

فيما عدا الضرر الذي يلحق بالاشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات ايا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى او ارتطامها بشيء ثابت او متحرك او عائم. ويجوز للمؤمن له بغير رضا المؤمن اجراء تأمينات تكميلية لضمان مسؤوليته الناشئة عن الاضرار التي تحدثها السفينة والتي لا تشملها الفقرة السابقة او التي تجاوز المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين. ولا تحدث التأمينات التكميلية اثرها بالنسبة الى الاضرار المؤمن عليها الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.

المادة 275

اذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الاخطار المؤمن عنها. واذا كان التأمين على السفينة لرحلة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين اذا هلكت السفينة كليا او قرر المؤمن له تركها وكان الهلاك او الترك مما يقع على عاتق المؤمن. اما اذا لم يكن الهلاك او الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط الا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الاخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي ادى الى هلاك السفينة او تركها.

المادة 276

يبقى مبلغ التأمين ضامنا لكل حادث يقع اثناء سريان وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث الا اذا اتفق الطرفان على حق المؤمن في طلب قسط تكميلي اثر كل حادث. وتسوى الحوادث الحاصلة خلال كل رحلة على حدة سواء كان التأمين معقودا لرحلة واحدة او لعدة رحلات متعاقبة او لمدة معينة. وتعتبر الرحلة كما هي محددة في الفقرتين الاولى والثانية من المادة 270 وحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء كان التأمين لرحلة واحدة او لعدة رحلات او لمدة معينة. اما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منها على حدة.

المادة 277

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الاخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة او عن بطالتها او عن اي سبب اخر. وتخفض قيمة القطع التي استبدلت بما يعادل الفرق في القيمة بين الجديد والقديم ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة 278

يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن في الاحوال الاتية :

أ- اذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول آخر انباء عنها. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الانباء.

ب- اذا هلكت السفينة كليا.

جـ- اذا اصيبت السفينة بتلف لا يمكن اصلاحه او تعذر اصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة الا اذا كان من المستطاع قطرها الى مكان اخر يكون اجراء الاصلاح فيه ممكنا.

د- اذا كانت نفقات اصلاح السفينة تعادل ثلاثة ارباع قيمتها على الاقل.

المادة 279

اذا كان التأمين يشمل مخاطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك السفينة في حالة اسرها او الحجز عليها او ايقافها بناء على امر من السلطات العامة اذا لم يسترد السفينة خلال اربعة اشهر من تاريخ قيامه باخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة 280

تسوى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو

كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف. وتعتبر البضائع وغيرها من الاموال المملوكة للمجهز بالنسبة الى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير.

المادة 281

اذا انتقلت ملكية السفينة استمر التامين بحكم القانون لصالح المالك الجديد بشرط ان يخطر المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية اليه وان يقوم بجميع الالتزامات التي كانت على عاتق المالك القديم المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ولا تحسب في الميعاد المذكور ايام العطلات الرسمية. ويبقى المؤمن له الاصلي ملزما قبل المؤمن بدفع اقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية. ويجوز للمؤمن ان يطلب الغاء العقد خلال شهر من تاريخ اخطاره بانتقال الملكية وفي هذه الحالة يستمر العقد قائما مدة خمسة عشر يوما من تاريخ الاخطار. واذا لم يقع الاخطار بانتقال الملكية في الميعاد المذكور في الفقرة الاولى اعتبر التامين موقوفا من تاريخ انتهاء هذا الميعاد. ويعود عقد التأمين الى انتاج اثاره بعد انقضاء اربع وعشرين ساعة من حصول الاخطار. ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

المادة 282

اذا كان موضوع التأمين خاصا بالمكافأة المستحقة عن المساعدة او الانقاذ التزم المؤمن في حدود مبلغ التأمين بدفع المصاريف التي تنفق لمساعدة السفينة او انقاذها بسبب خطر يشمله التأمين ويدفع كل مكافأة اخرى تستحق بسبب هذا الخطر. ولا ينتج التأمين المذكور اثره الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة. واذا كان موضوع التأمين خاصا بالمصروفات التي تنشأ عن تعويم السفينة التزم المؤمن بدفعها في حدود مبلغ التأمين وذلك في الاحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين.

المادة 283

اذا عقد التأمين على اجرة السفينة ولم يشترط استحقاقها في جميع الاحوال فلا يشمل التأمين الا 60% منها ما لم يتفق على غير ذلك. ولا يضمن المؤمن في التأمين على الاجرة الا حصة هذه الاجرة في الخسارات العامة ودفع الاجرة المستحقة للمؤمن له في حالة ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين وذلك في حدود مبلغ التأمين وبشرط ان يثبت المجهز في الاحوال المذكورة بالفقرتين الثالثة والرابعة من المادة 278 انه لم يتمكن من ترحيل البضائع الى ميناء الوصول.

المادة 284

اذا كان محل التأمين اجور البحارة ونفقاتهم واعادتهم الى اوطانهم والارباح المتوقعة التزم المؤمن بتعويض الضرر الناشئ عن اي خطر بحري يدخل في التأمين اذا اثبت المدعي ان الضرر يتعلق بمحل التأمين.

الفرع الثاني

التأمين على البضائع

المادة 285

يكون التأمين على البضائع بوثيقة لرحلة واحدة او بوثيقة اشتراك.

المادة 286

تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع في اي مكان توجد فيه اثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان. ومع ذلك يجوز للمؤمن زيادة قسط التأمين اذا بقيت البضائع في ميناء او استغرق مرورها او اعادة شحنها على سفينة اخرى مدة غير اعتيادية او اذا اضطرت السفينة التي تنقلها الى الالتجاء الى احد الموانئ او تغيير طريقها المعتاد وذلك مع مراعاة الاحكام

المذكرة في المادة 253. واذا كانت البضائع اثناء الرحلة محلا لنقل بري او نهري او جوي سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكورة الا اذا اتفق على غير ذلك.

المادة 287

لا يجوز ان يزيد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافا اليه مصاريف نقلها الى ميناء الوصول والربح المتوقع.

المادة 288

تقدر الخسائر التي اصابت بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.

المادة 289

يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن في الحالات الاتية :

أ- اذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول آخر انباء عنها. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الانباء.

ب- اذا اصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ في عمليات ترحيل البضائع بأية طريقة للنقل الى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة اشهر من تاريخ قيام المؤمن باخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

ج- اذا بيعت البضائع اثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادي.

د- اذا فقدت البضائع او هلكت كليا او اصابها تلف يعادل على الاقل ثلاثة ارباع قيمتها. واذا كان التأمين يشمل اخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك البضائع في حالة اسر السفينة او الحجز او ايقافها بامر من السلطات العامة اذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال اربعة اشهر من تاريخ قيامه باخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة 290

اذا جرى التأمين بوثيقة اشتراك وجب ان تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة واقساط التأمين اما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بالنسبة الى كل شحنة على حدة.

المادة 291

يلتزم المؤمن له في وثيقة الاشتراك باخطار المؤمن بالشحنات الاتي ذكرها كما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها : ا- جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له او تنفيذا لعقود شراء او بيع تلزمه باجراء التأمين ويشمل التأمين هذه الشحنات من وقت تعرضها للاخطار المؤمن عنها بشرط ان يقدم المؤمن اخطارا عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد. ب- جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد الى المؤمن له باجراء التأمين عليها بشرط ان تكون له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلا بالعمولة او امينا على البضائع او غير ذلك ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الا من وقت اخطار المؤمن بها، ولا تطبق وثيقة الاشتراك اذا كان دور المؤمن له مقصورا على تنفيذ الامر الصادر اليه من الغير باجراء التأمين.

المادة 292

اذا تعمد المؤمن له مخالفة الالتزامات المنصوص عليها في المادتين السابقتين جاز للمؤمن ان يطلب الغاء العقد فورا وان يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع اول مخالفة وان يستوفى على سبيل التعويض اقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر عنها.

الفرع الثالث

التأمين من المسؤولية

المادة 293

في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين الا اذا وجه الغير الذي اصابه الضرر مطالبة ودية او قضائية الى المؤمن له.

المادة 294

اذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم كل مؤمن عن كل حادث على حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث.

المادة 295

يجوز لمن يتولى انشاء السفينة او اصلاحها ان يعقد تأمينا لضمان مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بالسفينة او بالغير وتسري على هذا التأمين احكام التأمين البحري اذا اتفق على ذلك.

المادة 296

يصدر وزير المالية والاقتصاد الوطني القرارات اللازمة لتنفيذ احكام هذا القانون.

المراجع

أولاً: الكتب:

1. **علي البارودي.** مباديء القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية . 1983م.

2. **محمود سمير الشرقاوي.** القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة . 1993م.

3. **مصطفى كمال طه.**مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية . 1983م.

4. **مصطفى محمد رجب.** القانون البحري الإسلامي، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 1990م.

5. **عبد الفتاح مراد .** أصول القانون البحري، 1993م.

6. **رفعت فخري ،علي عبد الرحيم.** الوجيز في القانون البحري.

7. **لطيف جبر كوملني .** القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996م.

8. **علي البارودي.** القانون البحري،الدار الجامعية، 1988م.

9. **محمد السيد الفقى .** القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م.

10. **محمد عبد الفتاح ترك.** التصادم البحري . منشورات الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية، 2005م .

11. **هاني دويدار.** الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.

12. **أحمد حسني .** عقود إيجار السفن، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1985م .

13. **فايز نعيم رضوان .** القانون البحري، منشورات دار الفكر العربي، 1986م

14. **مصطفى كمال طه .** مبادىء القانون البحري، الدار الجامعية، 1991م.

15. **عبد الرحيم محمدعبد الله عوض .** المركز القانوني للربان وسلطاته . دار الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية . 2005م.

16. **علي جمال الدين عوض .** النقل البحري للبضائع . دار النهضة العربية . القاهرة . 1992م.

17. **محمد كمال حمدي .** عقد العمل البحري . دار المطبوعات الجامعية . الإسكندرية . 1989م.

18. **جلال وفاء محمدين .** المبادىء العامة في القانون التجاري والبحري . منشورات الدار الجامعية . 1991م.

19. **أحمد محمود حسني .** عقد النقل البحري . منشأة المعارف . الاسكندرية.

20. **محمد عبد الفتاح ترك.** عقد النقل البحري . منشورات دار الجامعة الجديدة . 2005م.

21. **عدلي أمير خالد .** عقد النقل البحري . منشورات دار الجامعة الجديدة . 2006م.

22. **محمد بهجت عبد الله قايد.** مسئولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج . دار النهضة العربية . 1992م.

23. **سعيد يحيى.** مسئولية الناقل البحري . منشأة المعارف . الإسكندرية . 1986م.

24. **أحمد حسني.** البيوع البحرية . منشورات منشأة المعارف . الإسكندرية . 1983م.

25. **محمد السيد الفقى .** تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات . دار الجامعة الجديدة . الإسكندرية . 2007م.

26. **طارق سيف.** الخسارة البحرية المشتركة . دار الجامعة الجديدة للنشر . الإسكندرية . 2004م.

27. **لطيف جبر كوماني .** القانون التجاري . منشورات الجامعة المفتوحة . طرابلس.

28. **مصطفى كمال طه، وائل انور بندق .** التأمين البحري . دار الفكر الجامعي . الإسكندرية . 2005م.

29. الحكم الصادر في 1969/1/15م والمنشور بمجلة المحكمة العليا ، السنة الخامسة ، العدد الثالث.

30. الجريدة الرسمية العدد (62) الصادر في 1974/2/2م.

ثانياً: الأنظمة والقوانين:

- القانون التجاري المصري.
- قانون التجارة البحرية المصري الجديد.

- القانون رقم 18 لسنة 1992 بشأن الأمن والنظام والتأديب.
- قرار مجلس الوزراء رقم 241 وتاريخ 26/10/1407هـ.
- معاهدة عام 1926م الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية.
- القانون البحري الليبي.

فهرس المحتويات